



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

118
4900



Harvard College Library

FROM

National Library of Chile

trial

TRIBUNAL ANGLO-CHILENO
(1894-1896)

RECLAMACIONES

PRESENTADAS AL

TRIBUNAL ANGLO-CHILENO

(1894-1896).

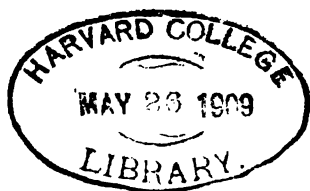
TOMO TERCERO



**SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA I LIBRERIA ERCILLA**

BANDERA 21-K

1896



BRONX, MAY 8 1911

DEC 29 1915

12/29/15



TRIBUNAL ARBITRAL
ANGLO-CHILENO, (1894-1896)

RECLAMACION N.º 62

JUAN TUCKWELL

MEMORIAL

Nombre del reclamante.
Nacionalidad.

Ernesto A. Hübner, por don Juan Tuckwell, según el poder que acompaño, a I. S. digo: que mi mandante es súbdito inglés, como consta del documento que también acompaño, suscrito por el vice-cónsul inglés en Taltal.

Residencia actual.
Lugar del nacimiento i
su fecha.

Residencia durante la
guerra civil.

El señor Tuckwelles ingeniero civil, reside actualmente en Taltal, oficina salitrera Lautaro; nació en Glasgow el 29 de Enero de 1849 i residía en Febrero de 1891 en Iquique en el Hotel de la Bolsa, frente a la Aduana.

Neutralidad.

Durante el tiempo transcurrido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de 1891, Tuckwell no tomó parte alguna directa o indi-

recta en la guerra civil, i no estuvo empleado o asalariado por ninguno de los partidos conténdientes.

Objetos que dan origen a la reclamación.

El 19 de Febrero del año citado de 1891 Tuckwell poseia los efectos i los bienes muebles que se espresan en la lista acompañada, cuyo valor ascendia a la suma de novecientas cuarenta libras esterlinas cuatro chelines (£ 940-4)

Modo como se destruyeron esos objetos.

Durante el combate que se trabó ese día entre la Escuadra congresista i las fuerzas del Presidente Balmaceda, mandadas por el coronel Soto, el Hotel de la Bolsa, donde estaban todos los bienes de propiedad de Tuckwell, que ántes he indicado, se quemó totalmente, i con él todos los muebles i demas objetos.

Propiedad deliberadamente incendiada.

La casa en que estaba el Hotel de la Bolsa fué uno de los edificios destruidos por el fuego, por orden del coronel Soto, para facilitar su ataque a la Aduana, que en esos momentos era resueltamente defendida por un pequeño destacamento de tropas de la Escuadra congresista, como lo comprueba la relacion oficial del cónsul alemán en Iquique en aquella época. La relacion dice así: . . . «Irritado por la resistencia del enemigo, el coronel Soto se dejó llevar por la cólera hasta dar la orden de incendiar una manzana de edificios, los que estaban frente a la Aduana, con la esperanza de que el humo obligara a los marinos a abandonar esa fuerte posicion, pero ese plan se frustró a causa de un cambio en el viento. El fuego pasó pronto a otras manzanas, a dos o tres de las cuales ya habian puesto fuego los

soldados de Soto. El incendio tomó bien pronto grandes proporciones a causa de la construccion lijera de las casas i bien pronto ardian cuatro manzanas. El cuerpo de bomberos intentó combatir el fuego, pero los soldados de Soto se lo impidieron, llegando aun hasta hacer fuego contra los bomberos.»

Si estos hechos fueran negados por el Gobierno de Chile en su contestacion, al replicar espresaré el nombre, apellido, domicilio actual, profesion i nacionalidad de los testigos de que pienso valerme.

El reclamante no estaba en la ciudad el dia de la destruccion de sus bienes.

Como el dia de la batalla i bombardeo de Iquique Tuckwell estaba ausente de esa ciudad nada pudo hacer para proteger los bienes que le pertenecian.

No ha habido arreglo o pleito anterior.

No ha recibido dinero ni compensacion alguna a cuenta de este reclamo, que no ha sido presentado anteriormente a ningun otro Tribunal.

Fijacion de la suma demandada.

En virtud de lo espuesto, demando al Gobierno de Chile el valor de los bienes destruidos a mi mandante, ascendente a la suma de novecientas cuarenta libras esterlinas, cuatro chelines (£ 940-4), mas los intereses que corresponden.

Juramento.

El apoderado que suscribe, en nombre de su mandante, abona con juramento lo espuesto anteriormente, juramento que ha sido prestado ante el señor Frederick Kerr, vice cónsul ingles en Santiago.

ERNESTO A. HÜBNER

CONTESTACION

Exmo. señor:

El ajente del Gobierno de Chile tiene el honor de contestar el memorial presentado a nombre de don Juan Tuckwell por el cual se reclama la suma de £ 940-4-0 con mas los intereses respectivos, como indemnizacion por pérdidas sufridas en Iquique el 19 de Febrero de 1891.

1 El memorial presentado adolece de algunos defectos que debo hacer presente. El juramento con que se abonan los hechos no está autorizado en la reclamacion; i el que aparece en la version inglesa no indica la materia a que se refiere. Tampoco está traducido el documento que contiene la declaracion de don Guillermo Pape; ni existe en el memorial la firma del mandatario del reclamante; ni por fin se indica con precision la suma reclamada puesto que no se fija el monto de los intereses que se pretende cobrar.

Se han infringido, por consiguiente, los arts. II, VIII i IX del Reglamento, lo que hace inadmisibile el memorial presentado. Suplico a V. E. que asi lo declare, desechando la reclamacion.

2 Para comprobar el carácter de súbdito británico, que desde luego le niego, acompaña el reclamante un certificado del vice-cónsul ingles en Taltal, en el cual se espresa que el señor Tuckwell es natural de Glasgow, i por consiguiente súbdito británico. Considero mui deficiente este documento para probar la nacionalidad del reclamante, pues el funcionario consular que lo firma no es el llamado a certificar el *status* de una persona, el cual se comprueba con el respectivo registro de nacimiento, como se establece en la lejislacion de todos los paises. El cónsul puede dar testimonio de la declaracion que ha hecho ante él el mismo interesado, o de lo que espresen los documentos que estén en su archivo; pero V. E. necesita conocer *de visu* esos documentos para estimarlos en lo que realmente valen, i decidir con pleno conocimiento si el reclamante tiene o nó el carácter de súbdito de S. M. B. En el presente caso, nada es mas fácil para él que acompañar orijinales o en copia autorizada los documentos a que se refiere el certificado del señor

vice-cónsul. Miéntas ellos no se exhiban i sean declarados suficientes para comprobar la nacionalidad que se atribuye al señor Tuckwell, V. E. no podrá considerarse competente para conocer de la presente reclamacion; i pido respetuosamente que asi se sirva declararlo.

3 Los hechos en que se apoya la reclamacion no aparecen acreditados por los antecedentes que se acompañan, i menester será examinar a su tiempo la prueba que se rinda. Por mi parte no acepto ni la pérdida que el señor Tuckwell pretende haber sufrido ni mucho ménos el alto precio que atribuye a los objetos que se dicen consumidos por el fuego.

Con el propósito solamente de restablecer la verdad, me permito esponer que es inexacto que el coronel Soto hiciese poner fuego a algunos edificios durante el combate de 19 de Febrero de 1891, i mucho mas lo es que impidiese que el Cuerpo de Bomberos extinguiera el fuego que se produjo durante el fragor del combate. La relacion apasionada del primer momento, ha sido desvanecida posteriormente con la investigacion practicada por la justicia, que dió por resultado una sentencia absolutoria para el coronel Soto. Al informe equivocado del señor cónsul aleman, que no presencié los sucesos, me permito oponer la opinion ilustrada del almirante ingles señor Hotham i del señor comandante del buque de S. M. B. Warspite, que presenciaron los hechos, i cuyo testimonio corre orijinal en el expediente de la reclamacion número 1, i consta igualmente en el *Libro Azul* del *Foreign Office* correspondiente a aquel año.

He dicho que esta rectificacion obedece solamente al propósito de restablecer la verdad de los hechos; porque si en realidad el coronel Soto hubiere allegado fuego a un edificio para estorbar las operaciones del enemigo, como lo afirma el memorial, habria ejecutado un acto perfectamente lícito i admitido en los usos de la guerra, i que por consiguiente no impone responsabilidad al Gobierno en cuyo nombre se procede.

4 Cualquiera que haya sido el orijen del incendio que consumió algunas casas de Iquique el 19 de Febrero de 1891, es un hecho por nadie negado, i que consta de numerosos antecedentes,

que dicho incendio fué ocasionado por efecto del combate mismo, siendo lo mas seguro que provino de las bombas disparadas por la Escuadra para atacar las fuerzas mandadas por el coronel Soto. Tampoco me parece discutible que ámbos contendores estaban en su derecho para procurar posesionarse de la ciudad que era la llave de la provincia de Tarapacá, fuente principal de las entradas de la República. La posesion de esa ciudad era decisiva para el éxito de la revolucion, como los hechos lo han comprobado posteriormente.

Siendo, pues, una operacion lejitima el ataque i defensa de la ciudad, i no habiéndose ocurrido para ello a ningun medio vedado por el derecho de la guerra, ninguna responsabilidad puede imputarse al Gobierno de Chile por las consecuencias desgraciadas que ese acto haya podido traer a los particulares, sean estos chilenos o extranjeros. He manifestado detenidamente en otras reclamaciones anteriores i análogas a la presente la doctrina uniforme sostenida por todos los tratadistas de Derecho Internacional en el sentido que dejo expresado. A ellas me refiero nuevamente, limitándome a citar entre otras, las opiniones de Vattel, *Derecho de Genjes* Lib. 3.º cap. 15; de Bluñtschli, *Derecho Internacional Codificado*, arts. 652 i 662; de Fiore, *Nuevo Derecho Internacional*, t. 3.º, §. 1714 i sigts. Wharton, *International Law Digest*, t. 3, §. 223 i Bonfils, *Manuel de Droit International Public* §. 1200 i 1231.

5 En cuanto al cobro de intereses, no se podrá hallar en el derecho, base alguna en que apoyarlo. Los intereses se pagan por via de indemnizacion en caso de mora, i tratándose de una deuda líquida i exigible, condiciones de que carece el cobro a que me refiero.

Por estas consideraciones, suplico a V. E. que, en caso de no dar lugar a la escepcion de incompetencia, se sirva rechazar en todas sus partes la presente reclamacion.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

El agente ingles replicando tiene el honor de someter al elevado criterio del Tribunal las siguientes observaciones:

1 Es manifiesto que el juramento que aparece en la versión inglesa se refiere a la presente reclamacion i la circunstancia de que ese juramento no aparezca autorizado en la version castellana nada significa, puesto que lo está en la inglesa i el Reglamento prescribe un solo juramento i no dos, uno en castellano i otro en ingles; prestado el juramento en cualquiera de esos idiomas, el precepto reglamentario queda cumplido.

Ya he dado orden para que se traduzca la declaracion de don Guillermo Pope i tan pronto como se haya hecho esa traduccion será agregada a los antecedentes.

No comprendo cómo es que no exista en el memorial la firma del mandatario del señor Tuckwell, pero si el hecho fuera exacto, el apoderado del reclamante firma la presente réplica, manifestando que si no firmó el memorial fué por mera inadvertencia.

Tambien sostiene mi distinguido contradictor que en el memorial no se ha indicado con precision la suma que se reclama porque no se fija el monto de los intereses que se pretende cobrar. La suma que se cobra es perfectamente precisa: £ 940-4-0, i con esto solo quedan fijados los intereses, puesto que no determinándose otros, deben ser los legales del 6 % a contar desde la fecha de los sucesos que motivan la reclamacion.

2 El señor agente de Chile, en su deseo de ver rechazadas todas las reclamaciones, ha llegado hasta negar al señor Tuckwell su carácter de súbdito británico. Esta negativa se formula de una manera mui categórica, pero, como no se presenta ni se hace valer fundamento alguno en apoyo de ella, es fácil comprender que esa negativa no es otra cosa que un recurso de abogado que quiere ganar su pleito.

En corroboracion del hecho de que el señor Tuckwell es ciudadano ingles acompaño una carta que el apoderado del reclamante

ha recibido del señor vice-cónsul inglés en Taltal, en que este funcionario da a conocer los antecedentes que le sirvieron de base para estender el certificado de nacionalidad que se presentó con el memorial.

Si las circunstancias lo permiten, presentaremos tambien la partida de bautismo del señor Tuckwell.

3 El señor ajente de Chile niega los hechos en que se funda la reclamacion i al parte oficial del señor cónsul alemán opone la opinion ilustrada del almirante Hotham i del capitán Lambton del *Warspite*.

El señor ajente de Chile se ha espresado aquí con perfecta exactitud, de manera que sus palabras permiten comprobar la inconsistencia de sus alegaciones. En efecto, para convencerse de la debilidad de su argumentacion, basta fijarse en que a la categórica afirmacion del cónsul alemán opone la *mera opinion* del almirante i del capitán inglés, oficiales que en el día del combate de Iquique no estaban en tierra sino a bordo del *Warspite* desde donde ni con los mas poderosos anteojos podian ver i oír las órdenes que se daban en tierra.

Ya que el ajente del Gobierno reclamado niega los hechos en que está basada la reclamacion, es necesario que rindamos prueba testimonial i cumpliendo con lo dispuesto por el artículo XI del Reglamento, declaro que para probar los hechos espuestos en el memorial pienso valirme de las declaraciones de los testigos que espreso a continuacion:

- | | | | |
|----|--|---|----------|
| 1 | Tomas S. Capella, de Iquique, comerciante, italiano; | | |
| 2 | Eugenio Piaggis, | » | » |
| 3 | Luis Vasallo | » | » |
| 4 | Andres Tassara | » | » |
| 5 | Raimundo Caruncho | » | peruano; |
| 6 | Valentin Caruncho | » | » |
| 7 | Sergio Digoy | » | frances; |
| 8 | Eugenio Orge | » | » |
| 9 | Federico Sparenberg | » | aleman; |
| 10 | Guillermo Poppe | » | » |

Como redacto este escrito sin tener a la vista los antecedentes agregaré que, si con el memorial se han presentado algunas declaraciones, presentaré como testigos a las personas que las hayan suscrito.

4 Probados los hechos que he referido en el memorial, quedará con ello probada la justicia de este reclamo, en conformidad a lo que establecen los artículos 662 i 663 del *Derecho Internacional Codificado* de Bluntschli, que mi contradictor cita en su contestacion.

Con lo espuesto i con la prueba que se rendirá a su debido tiempo, espero que V. E. aceptará en todas sus partes la presente reclamacion.

ERNESTO A. HÜBNER.

DÚPLICA

El agente del Gobierno de Chile, duplicando en la reclamacion número 62, tiene el honor de esponer lo siguiente:

1 No entraré nuevamente en la cuestion de las deficiencias que se notan en el memorial. El punto ha sido ya tratado i discutido estensamente; i V. E. se ha de servir resolver acerca de él lo que estimare de justicia.

2 A fin de dar al certificado del vice-cónsul ingles de Taltal un valor de que carece para probar la nacionalidad del reclamante, se acompaña una carta de ese funcionario en que manifiesta que para certificar que el señor Tuckwell es un súbdito de S. M. B. tuvo presente una declaracion que el mismo señor Tuckwell habia prestado ante él por comision de un tribunal ingles. En esa declaracion no afirma el señor Tuckwell haber nacido en Inglaterra, sino haberse educado en Glasgow i haber vivido en la misma ciudad. V. E. comprenderá con cuánta razon habia yo exijido la pre-

sentacion de los documentos en virtud de los cuales el vice-cónsul ingles de Taltal habia afirmado tan perentoriamente que el reclamante era un súbdito británico. Resulta ahora que el único antecedente que tenia para certificar ese hecho, era una declaracion del mismo interesado; i que esta ni siquiera versaba acerca del lugar en que habia nacido ni de la nacionalidad que ahora sostiene tener.

El señor ajente británico ofrece agregar mas tarde la partida de nacimiento del reclamante; i aunque vendrá en hora inoportuna, me reservo para examinarla i hacer las observaciones a que diere lugar.

3 Si llega el caso de rendirse prueba sobre esta reclamacion, ha de llegar tambien la oportunidad de examinar la que se rinda sobre cada uno de los hechos aseverados por el reclamante. Entre tanto, mantengo todo lo que acerca de ellos he espuesto en mi escrito de contestacion.

4 Sobre la cuestion de derecho, me atengo asi mismo a lo que he sostenido en mi contestacion a esta reclamacion i a todas las análogas que han sido presentadas. Creo que el Gobierno de Chile es irresponsable de las pérdidas que los neutrales sufrieron a consecuencia del combate de Iquique, cualquiera que sea el orijen que se atribuya a los incendios que se produjeron durante dicho combate.

En consecuencia, espero que el Tribunal habrá de desechar esta reclamacion en caso de declararse competente para conocer de ella.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Ernesto A. Hübner, por Juan Tuckwell, súbdito ingles, reclama del Gobierno de Chile novecientas cuarenta libras cuatro chelines, por pérdidas sufridas en el incendio de Iquique, ocurrido

durante el combate que tuvo lugar en esa ciudad el 19 de Febrero de 1891.

Espone el ocurrente que su representado, Juan Tuckwell, es ingeniero civil, nacido en Glasgow el 29 de Enero de 1849, i residia en Iquique, alojado en el hotel La Bolsa, cuando se trabó en esa ciudad el combate entre las fuerzas del Gobierno de Balmaceda, dirigidas por el coronel Soto i las fuerzas del partido congresista el 19 de Febrero de 1891; que durante el combate se produjo un incendio que destruyó varias manzanas de edificios; que las fuerzas del partido congresista se habian parapetado dentro de los edificios de la Aduana, i el coronel Soto, jefe de las fuerzas del Gobierno, para facilitar su ataque, dió la orden de incendiar la manzana situada frente a la Aduana, con la esperanza de que el humo obligaria a su enemigo a abandonar sus posiciones i volverse a la Escuadra, pero el plan se frustró a causa de un cambio en el viento, que en esa manzana estaba ubicado el Hotel de la Bolsa, el que fué totalmente consumido por el incendio con todo su mobiliario, perdiendo su representado, Juan Tuckwell, que vivia en ese hotel, todos sus muebles i demas objetos que avalúa en novecientas cuarenta libras esterlinas cuatro chelines, cantidad que reclama del Gobierno de Chile, con mas los intereses correspondientes.

Acompaña como comprobantes un certificado del vice-cónsul británico en Taltal acerca del nacimiento en Glasgow del señor Tuckwell, un poder conferido al memorialista por don Federico G. Kerr para representar al reclamante señor Tuckwell ante el Tribunal Arbitral i una declaracion de don William Pope, presentada en idioma ingles.

El ajente de Chile, contestando, espone: que el memorial adolece de varios defectos, como ser: el juramento con que se abonan los hechos que no aparece autorizado en la reclamacion; que el juramento que aparece en la version inglesa no indica la materia a que se refiere; que no está traducido el documento que contiene la declaracion del señor Pope; que no existe en el memorial la firma del mandatario del reclamante; ni que, por último, se indica con precision la suma reclamada, puesto que no se fija el monto de los intereses que se pretende cobrar; que, por consiguiente, se han

infrinjido los artículos II, VIII i IX del Reglamento, lo que hace inadmisibile el memorial presentado; que el certificado que se acompaña para comprobar el carácter de súbdito británico del reclamante, es deficiente, pues el funcionario consular que lo firma no es el llamado a certificar el *Status* de una persona, por lo que pide al Tribunal se declare incompetente para conocer en esta reclamacion; que no se acreditan los hechos en que se apoya la reclamacion; que no acepta la pérdida que el señor Tuckwell pretende haber sufrido ni los altos precios que atribuye a los objetos perdidos; que solamente por restablecer la verdad niega el hecho de que el coronel Soto haya ordenado el incendio de edificio alguno, como lo prueba la investigacion practicada posteriormente que dió por resultado una sentencia absolutoria para el coronel Soto; que al informe equívoco del cónsul aleman, que no presencié los sucesos, opone las opiniones del almirante ingles Hotham i del comandante de la *Warspile* que presenciaron los hechos; que solo por restablecer la verdad de los hechos ha hecho estas rectificaciones, pues que en el caso de ser efectivo que Soto ordenara el incendio con el propósito de desalojar al enemigo de sus posiciones, tal acto habria sido perfectamente lícito i admitido en los usos de la guerra i no impondria responsabilidad al Gobierno de Chile: cita al efecto las opiniones de varios tratadistas de Derecho Internacional, i termina pidiendo al Tribunal que si no da lugar a la escepcion de incompetencia, se sirva rechazar en todas sus partes la reclamacion.

En la réplica i dúplica se debaten los mismos puntos de hecho i de derecho sustentados en la demanda i contestacion, i

Considerando: que sin detenerse a discutir varios otros puntos de hecho i derecho invocados por ámbas partes, importa que el Tribunal Arbitral se pronuncie desde luego sobre la lejitimidad o ilejitimidad de los hechos de guerra que ocurrieron en la ciudad de Iquique en 19 de Febrero de 1891;

Considerando: que pocos dias ántes de esta fecha la ciudad de Iquique habia sido abandonada por las tropas del Gobierno del Presidente Balmaceda i ocupada inmediatamente por las fuerzas del otro belijerante, el partido congresista, cuya Escuadra estaba anclada frente al pueblo; que un destacamento de sesenta hombres

mas o ménos, desembarcado de los buques de guerra se habia acuartelado en el edificio de la Adnana, que estaba pegado al mar; que el 19 de Febrero, ya ántes de las seis de la mañana el coronel Soto, del ejército de Balmaceda, contramarchando de una manera imprevista llegó a la cabeza de cerca de trescientos hombres, para tratar de tomar por sorpresa la ciudad mediante un audaz golpe de mano.

Considerando: que el combate se empeñó inmediatamente entre los belijerantes i que la Escuadra no tardó en tomar parte lanzando granadas sobre la parte de la ciudad ocupada por las fuerzas balmacedistas a fin de proteger su propio destacamento i obligar al enemigo a retroceder; que durante el curso de la batalla se produjo un incendio en diversos edificios cercanos a la Aduana que no tardó en entenderse i reducir a cenizas todo el barrio compuesto de construcciones de material lijero i mui inflamable, habitados por muchos extranjeros, entre los cuales se contaba el reclamante;

Considerando: que la Escuadra chilena anclada al frente de Iquique tenia, a virtud de las leyes de la guerra, el derecho de disparar sus cañones sobre la parte de la ciudad ocupada por las fuerzas enemigas que tentaban un esfuerzo supremo para apoderarse de la ciudad ocupada al principio del combate por las tropas de la Escuadra; que la Escuadra tenia el derecho de proteger a sus tropas desembarcadas anteriormente, en los dias precedentes, i que se habian reconcentrado en los edificios de la Aduana;

Considerando: que en su memorial el reclamante atribuye al incendio de Iquique el 19 de Febrero de 1891, por orijen, una órden del coronel Soto que comandaba las fuerzas asaltantes, para prender fuego a los edificios que estaban en frente de la Aduana donde estaban reconcentradas las tropas del partido congresista, en la esperanza que el humo producido por el incendio obligaria a los soldados de la Escuadra a abandonar los edificios de la Aduana i regresar a los buques; que, desgraciadamente, habia cambiado la direccion del viento i esta medida no obtuvo éxito i al contrario produjo el desgraciado resultado de propagar el fuego a otras manzanas de edificios i que el coronel Soto prohibió a los

bomberos el tratar de apagar el incendio i aun ordenó disparar sobre ellos;

Considerando: que no se puede atribuir importancia seria alguna a estas alegaciones producidas por el reclamante para apoyar sus pretensiones; que ninguna de las personas lesionadas por el incendio i que han protestado igualmente ante el cónsul británico en Iquique en los meses de Junio, Julio i Setiembre de 1891, hicieron alusion a este hecho que atribuye ahora al coronel Soto i que el contra-almirante británico Hotham, en su comunicacion de 1.º de Marzo de 1891, no dice una palabra del pretendido incendio voluntario, sino que, al contrario, lo atribuye al bombardeo i al fuego nutrido que no cesó en todo el dia;

Considerando: que no debe darse a la comunicacion dirigida por el consulado *ad-interim* de Alemania en Iquique a la Legacion Imperial en Santiago, una importancia que no le corresponde, pues, en contra de esa aseveracion, que atribuye al coronel Soto el incendio de la manzana de edificios situada frente a la Aduana, existen las declaraciones formales hechas i confirmadas bajo juramento por numerosos testigos, ante el cónsul británico, de que el incendio no se debió sino al bombardeo i al combate, i estas declaraciones deben servir preferentemente para producir conviccion sobre el dicho de una sola persona que no dice aun haber sido testigo ocular de los hechos;

Considerando: que habiéndose levantado un sumario criminal judicial en Iquique en una época en que las pasiones políticas estaban todavia palpitantes, acerca de los hechos atribuidos al coronel Soto, la Corte de Apelaciones de Iquique absolvió a Soto, reconociendo que solo habia ligeras presunciones para condenarlo como autor del incendio;

Considerando: todavia que aun cuando el coronel Soto hubiera mandado incendiar las construcciones ubicadas justamente en frente del lugar donde se encontraban resguardados sus enemigos i desde donde disparaban sobre sus tropas, con la esperanza de desalojarlos mediante al humo producido por el incendio, como lo afirma en último término el reclamante, habria tenido para ello derecho,

a virtud de las leyes de la guerra, pues que este recurso militar no habria sido sino un medio lejítimo de defensa o ataque que no está prohibido por las leyes de la guerra, que autorizan el empleo de todos los medios de violencia contra las propiedades para reducir al enemigo, con la única limitacion que el medio empleado no sea desproporcionado al objeto que se persigue (William Edward Hall, *A. Treatise on International Law*, Oxford, 1890, 3.^{ra} edition. page 529, § 184.—Fiore, *Derecho Internacional Codificado*, § 1,053.—Bluntschli, *Le Droit International Codifié. Traduction Lardy*—Paris, 1886, art. 543 et 549); que si el incendio tomó mayores proporciones, no fué. por confesion del mismo reclamante, debido sino a un accidente, el cambio de la direccion del viento, i cuyas consecuencias no podian racionalmente preverse en el fragor del combate, cuando las medidas deben ejecutarse rápidamente;

Considerando: que no hai para qué insistir sobre aquella otra alegacion del reclamante, de que el coronel Soto hubiera prohibido a los bomberos combatir el fuego, pues si Soto tenia derecho, para un objeto estratégico, de incendiar el edificio ubicado al frente de aquel ocupado por sus enemigos, tenia tambien, incontestablemente, el derecho de impedir que se hiciera fracasar la ejecucion de una determinacion que habia tomado en su carácter de jefe de las fuerzas asaltantes, proceder del coronel Soto que de ninguna manera se ha probado; que resulta del parte del contra-almirante Hotham, ya citado, que el primer incendio que estalló cerca de la Aduana fué apagado por los bomberos i que cinco jefes i voluntarios de la brigada de bomberos de Iquique, compuesta de extranjeros [ingleses, italianos, españoles] i que estaban presentes durante los sucesos, declararon bajo juramento, ante el juez, el 11 i 13 de Julio último, «que el incendio de Iquique se debió a las bombas lanzadas por la Escuadra i que léjos de prohibir a los bomberos el coronel Soto que apagaran el fuego, los hizo ayudar por sus soldados.» [Sumario agregado en la reclamacion núm. 12 del doctor James Watson];

Considerando: que estos hechos estan corroborados por las declaraciones del capitan de la marina inglesa, A. Lambton, confir-

mada por el contra-almirante Hotham en una carta dirigida al coronel Soto el 18 de Enero de 1892 i en la cual estos oficiales superiores de la marina inglesa que se encontraban en el puerto de Iquique el 19 de Febrero de 1891, dicen: «que segun todas las probabilidades, el incendio que tuvo lugar ese dia en Iquique fué la consecuencia natural de las operaciones militares exigidas por el ataque i defensa de la plaza, i que no vieron ni oyeron nada que pudiera hacerles creer que Soto habia incendiado personalmente edificio alguno»;

Considerando: que para juzgar debidamente los sucesos acaecidos en Iquique el 19 de Febrero de 1891, es preciso tener en cuenta cuánta era la importancia de tomar posesion de esta ciudad para cada uno de los beligerantes bajo el punto de vista de los grandes recursos que podia procurarles la explotacion i esportacion del salitre; que uno de los objetivos de la guerra es privar a su enemigo de los medios de continuarla i que una aplicacion rigorosa de las leyes de la guerra puede encontrar su justificativo en que se alcanza una disminucion del tiempo que pudiera durar el azote de esta calamidad pública;

Considerando: que la destruccion de la propiedad privada en Iquique, en 19 de Febrero de 1891, es una consecuencia desgraciada de actos léjítimos de la guerra i que no compromete la responsabilidad del Gobierno de Chile que, como lo dice Vattel «hai en tiempo de guerra perjuicios causados por una necesidad inevitable, tales son, por ejemplo, los estragos de la artillería en una ciudad que se reconquista al enemigo. Estos son accidentes, males de la suerte, para los propietarios que la sufren. El Soberano debe equitativamente tomarlos en consideracion, si se lo permite el estado de sus negocios; pero no hai accion contra el Estado por desgracias de esta naturaleza, por pérdidas que no se han causado libremente sino por necesidad, por accidente, usando de su derecho»—(Vattel, *Derecho de Jentes*, libro 3.º, capítulo XV, § 232.—*The Law of Claims against Government, House of Representatives 42 D. Congress. Report número 134, page 274, Washington, Government Printing Office, año 1875*).

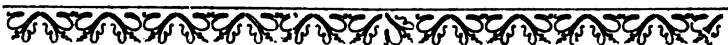
Por estos fundamentos, el Tribunal, por mayoría de votos, di-

sintiendo el árbitro inglés, declara sin lugar la presente reclamacion i absuelve de ella al Gobierno de la República de Chile.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Ecxmo. Tribunal en 18 de Noviembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 63

COMPAÑÍA SALITRERA LIMITADA «SANTA RITA»

MEMORIAL

Frederick Garnett Clarke, por la Compañía Salitrera limitada *Santa Rita* segun el poder que acompaño, a V. E. digo: que la Compañía que represento es una Compañía inglesa, legalmente incorporada en conformidad a las leyes de Inglaterra, que tiene por objeto la explotacion de salitre en la provincia de Tarapacá.

Durante el tiempo trascurrido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de 1891, la Compañía no tomó parte alguna directa o indirecta en la guerra civil, i no recibió asignacion alguna de ninguno de los partidos contendientes.

En varias ocasiones, durante la campaña en Tarapacá partidas de soldados del Gobierno de Balmaceda entraron a la oficina *Santa Rita* i ordenaron la entrega de diversos artículos i de tres mulas con sus aparejos i riendas, objetos todos que eran de propiedad de la Compañía.

El valor de ellos ascendia a la suma de un mil ciento sesenta i tres pesos noventa i siete centavos (§ 1,163.97) i su entrega está en su mayor parte justificada con los tres recibos que acompaño marcados con las letras D. E. i F.

Por otra parte, a consecuencia del incendio que estalló en Pisagua el 6 de Febrero de 1891, a causa del combate habido entre la Escuadra congresista i las tropas del Presidente Balmaceda, se quemaron dos mil ocho quintales cuarenta i nueve libras de carbon que la Compañía tenia en ese puerto depositados en una bodega.

El documento anexo marcado con la letra C, especifica con toda claridad cuáles fueron los suministros hechos a las tropas del Gobierno i cuál es el carbon incendiado. Ese documento comprueba que una i otra cosa valen la suma de cinco mil ciento ochenta pesos noventa i cinco centavos (§ 5,180.95) moneda corriente.

Acompañó tambien la protesta que los antiguos agentes de la Compañía en Iquique, señores Blair i C.^a estendieron en 1891 ante el cónsul ingles en ese puerto.

La Compañía no ha recibido dinero ni compensacion alguna a cuenta de este reclamo, que ántes de ahora no habia sido presentado a ningun otro tribunal.

El apoderado que suscribe, en nombre de la Compañía Salitrera *Santa Rita*, abona con juramento la esposicion que precede, juramento que ha sido prestado ante el señor Frederick Kerr, vice-cónsul ingles en Santiago.

Con el mérito de las consideraciones anteriores, entablo reclamo contra el Gobierno de Chile para que pague a la Compañía Salitrera *Santa Rita* la suma de cinco mil ciento ochenta pesos noventa i cinco centavos (§ 5,180.95), con interes del 6 por ciento anual, desde el 30 de Noviembre de 1891 hasta el dia de pago efectivo.

F. GARNET CLARKE

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de la Compañía Salitrera limitada *Santa Rita*, don Federico Garnet Clarke demanda la suma de § 5,180.95 moneda corriente, mas intereses, en la forma siguiente: § 1,163.97 por

artículos que se dicen suministrados a las tropas del Gobierno durante la campaña de Tarapacá; i el resto o sea, \$ 4,016.98 por carbon que se dice perdido en un incendio causado por el combate de Pisagua, el 6 de Febrero de 1891.

1 De ninguna manera aparecen comprobadas ni la personería del memorialista ni la existencia misma de la Compañía reclamante, que se supone incorporada o constituida en conformidad a las leyes de Inglaterra.

Aunque el memorial se refiere a un poder que se da por presentado para acreditar la personería del señor Clarke, tal poder no se encuentra entre los antecedentes.

Por lo dicho, i vistos particularmente los artículos I, V i VII del Reglamento de Procedimientos, la presente reclamacion no puede ser admitida por V. E.

2 Supuestas la existencia legal del reclamante, la personería lejitima del memorialista i la correccion reglamentaria de mi presentacion, la reclamacion tampoco puede ser admitida por no corresponder a la Compañía anónima reclamante el estado i carácter neutral del súbdito británico, a que fundamentalmente se refieren el artículo III de la Convencion Anglo-chilena de 26 de Setiembre de 1893 i el artículo IV del citado Reglamento de Procedimientos dictado por V. E.

Por tener en Chile su único establecimiento de explotacion, la Compañía *Santa Rita* no podría ser considerada sociedad extranjera en Chile, aun cuando no hubiera obtenido aquí su reconocimiento legal.

En la hipótesis de que fuera considerada sociedad inglesa, dicha Compañía, como persona jurídica creada por la lei inglesa, no tendria existencia fuera de los dominios en que impera esa lei; i aunque la tuviera para gestionar en Chile como persona civil, ante las autoridades del fuero comun, no la tendria en ningun caso para gestionar ante un Tribunal Internacional, de jurisdiccion limitada, como éste, que sólo puede alcanzar a súbditos ingleses, esto es, a personas naturales, únicas susceptibles de esa calificacion i de los derechos i deberes de la neutralidad.

Sobre esta causal de incompetencia de V. E. para conocer de

reclamaciones deducidas por sociedades anónimas, me refiero a lo que latamente se ha espuesto i demostrado a su respecto en reclamaciones anteriores de sociedades análogas a ésta.

3 Considerada particularmente la primera partida reclamada, no se ha acreditado ni el dominio de la Compañía sobre las tres mulas i demas objetos indicados, ni que efectivamente fueran suministrados a las tropas, ni que tuvieran el valor sumamente exajerado que se les atribuyen.

En comprobante, presenta el memorialista una cuenta, anexo C, i tres recibos.

Sobre la cuenta, me permito observar: que está firmada por los señores Blair i C.^a, titulados representantes de la Compañía misma reclamante i autores de la protesta acompañada, hecha ante el señor Morrison, titulado encargado del Consulado de S. M. B. en Iquique, memorialista en las reclamaciones números 43, 48, 65, etc.; i que esta circunstancia hace que dicha cuenta carezca de todo mérito probatorio, como que emana de la misma parte.

Sobre los recibos, digo: que solo los dos primeros, referentes a las tres mulas i a tres quintales de harina, guardan correspondencia con partidas de la referida cuenta; i que ninguno de ellos reviste caracteres de autenticidad, no estando legalizadas sus firmas, ni sabiéndose siquiera a quienes corresponden los nombres de los firmantes, los cuales son absolutamente desconocidos i posiblemente supuestos para engañar a la Compañía.

Las partidas 3.^a, 4.^a, 5.^a, i 6.^a de la citada cuenta carecen de todo comprobante, i no se refieren a artículos suministrados a las tropas del Gobierno, durante la campaña de Tarapacá, la cual terminó con la batalla de Pozo Almonte el 7 de Marzo de 1891, de modo que no se armonizan con el memorial ni se acreditan absolutamente.

Dice el memorial: «En varias ocasiones, durante la campaña de Tarapacá, partidas de soldados del Gobierno de Balmaceda entraron a la oficina *Santa Rita* i ordenaron la entrega de diversos artículos i tres mulas con sus aparejos i riendas».

No es verosímil que en tiempo de guerra i casi a la vista del ene-

migo anden partidas de soldados, como merodeadores, despojando de sus bienes a las jentes; pero, si efectivamente partidas de soldados hubieran hecho en la oficina *Santa Rita* lo que el memorialista cuenta, lo habrian hecho sin autorizacion alguna de sus jefes superiores i en provecho particular, lo que en derecho no habria impuesto a Chile responsabilidad alguna.

Es inútil, a ese respecto, que en el primero de los recibos anejos el desconocido que, sin titulo alguno, aparece firmándolo diga que, procedió de orden del jefe de la division, coronel don Euljio Robles. Miéntras no se compruebe debidamente el hecho de la orden, hai que tener esta por no dada.

I era preciso que tal orden se hubiera dado por el coronel Robles o por el comandante militar de la localidad, i que la requisicion o prestacion se comprobara con recibos regulares revestidos de condiciones de seriedad, para que quedara afectada la responsabilidad del Gobierno de Chile. (Lieber, *Instrucciones de 1863*, etc., art. 38. *Declaracion de Bruselas de 1874*, art. 42. *Las Leyes de la Guerra* codificadas por el Instituto de Derecho Internacional o *Manual de Oxford* (1880), arts. 56 i 60).

Sobre precio de mulas en Tarapacá, no mayor de \$ 80 por cada una, me refiero a lo dicho por mi parte en las reclamaciones números 23, 25, 48 i 49.

4 Queda la segunda i mas gruesa partida de la presente reclamacion, cuales es la de \$ 4,016.98 por valor atribuido a cierta cantidad de carbon perdido, segun se dice, en un incendio causado por el combate que dió al partido Congressista la posesion de Pisagua, el dia 6 de Febrero de 1891.

La relacion de este combate puede leerse en los partes oficiales publicados en las pájinas 74 i 83 del *Memorandum de la Revolucion de 1891*, Santiago, 1892.

No consta que la Compañia reclamante fuera propietaria de todo aquel indicado carbon, ni que éste se perdiera en el referido incendio, ni que tuviera el valor que se le atribuye; pero, aunque todo lo aseverado a esos respectos estuviera suficientemente comprobado, Chile seria absolutamente irresponsable de una pérdida que, segun la propia confesion del memorialista, habria sido cau-

sada por un hecho de armas, esto es, por un acto lejítimo de guerra que constituye caso evidente de fuerza mayor.

¿Es acaso la República una compañía de seguros constituida a favor de extranjeros, sin derecho a primas, pero con obligacion de pagar las pérdidas que aquellos puedan experimentar en sus negocios?

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

El ajente ingles, contestando los argumentos aducidos por el honorable ajente de Chile en la reclamacion de la *Santa Rita Nitrate Company, Limited*, se permite someter lo siguiente.

i Mi honorable colega principia pidiendo que se rechace esta reclamacion sin siquiera discutirla, alegando que no se ha probado que la *Santa Rita Nitrate Company* existe en forma legal, o que ha sido legalmente constituida. Dejo a V. E. calificar este modo de defensa que adopta mi honorable colega. Niega la existencia de una Compañia bien conocida, establecida en el pais desde muchos años, cuya personeria legal ha sido admitida repetidas veces i nunca dudada, i cuyos estatutos, precisamente porque estaba la Compañia formada, fueron aprobados por el Presidente de la República. La aprobacion por el Presidente de la República fué publicada en el órgano oficial de Chile, y con esto dejo el primer argumento de mi honorable colega.

Pero mi honorable colega va mas allá, i declara que aún suponiendo que la Compañia verdaderamente tuviera personería legal, como dice él, no se debe aceptar la reclamacion porque el señor don F. G. Clarke, que representa a la Compañia en esta reclama-

cion, no tiene poder para representarla. No puedo secundar a mi honorable colega en sus (por supuesto involuntarias) tentativas a hacer perder al Tribunal su tiempo en la discusion de argumentos innecesarios. Diré simplemente que sí existe el poder. Está con los demas documentos de esta reclamacion, firmado por directores i el secretario de la Compañía ante un notario de Londres, certificado por el cónsul de Chile en aquella ciudad, i legalizado por el señor ministro de Relaciones Exteriores en Santiago.

Finalmente, bajo el número 1, mi honorable colega pretende que la reclamacion no ha sido presentada en estricta conformidad con el Reglamento. Sin embargo no indica en qué no está conforme; i yo, por mi parte, no encuentro la falta. Si, pues, existe alguna omision pequeña de parte de la Compañía reclamante en cuanto a la observacion del Reglamento, que no he podido descubrir, ruego al honorable Tribunal mande que se llene el requisito que falte.

2 Mi honorable colega dice que aunque no tuviera que hacer las objeciones mencionadas, siempre debe ser rechazada la reclamacion porque siendo la Compañía reclamante una compañía anónima, no puede, dice, ser considerada como súbdito británico. Este argumento se ha discutido hasta la saciedad en tantas reclamaciones que se me puede escusar el discutirlo otra vez *in extenso*. Solo puedo decir que al firmar la Convencion, el Gobierno de Chile sabia mui bien que entre las reclamaciones que iban a ser sometidas a V. E. habia varias de compañías anónimas. La prueba de esto es que varias de esas reclamaciones habian sido ya presentadas al Gobierno por la via diplomática. I es claro que al celebrar la Convencion [me refiero especialmente al artículo núm. 1] el Gobierno de Chile no tenia la intencion de escluir compañías anónimas, pues el artículo núm. 1 estipula la admision de TODAS las reclamaciones.

Prefiero no valirme del estilo de argumento *tu quoque*, pero todos los argumentos anteriores aducidos por mi honorable colega son tan sin fundamento, i todo lo que he dicho yo es tan manifiesto, que me habria podido escusar de contestarlos directamente, dejándome llevar por el impulso de economizar el tiempo del honorable Tribunal, insinuando simplemente que si esta reclamacion hubiese sido precisamente lo contrario de lo que es, es decir, si hubiese

sido una reclamacion del Gobierno de Chile contra la Compañia reclamante, i la Compañia hubiera tenido la mala suerte de tener en su contra un abogado tan ilustre como mi honorable colega, se habria encontrado que la Compañia no habria podido tomar las mulas ni quemar el carbon del Gobierno de Chile con impunidad. En tal caso su personeria habria sido aparente.

3 Dice mi honorable colega que no se ha probado que las tres mulas cuyo valor reclama la Compañia verdaderamente pertenecian a ella, i que de ninguna manera podrian ser avaluadas en el precio mencionado en la reclamacion. Respecto al precio, puedo decir que es un hecho perfectamente bien conocido por todo aquel que alguna esperiencia ha tenido en Tarapacá, que el precio de mulas de silla en la vecindad de la propiedad de la Compañia reclamante, varia de ciento cincuenta a doscientos pesos. El precio que se cobra en la reclamacion por las mulas en ella referidas es el que efectivamente pagó la Compañia por ellas, siendo el pago el mismo que aparece en los libros de la Compañia. Ademas debe ser recordado que las mulas estaban ensilladas. Respecto a la propiedad de estos animales, fueron pedidos a la Compañia, llevados de la propiedad de ella, i reconocidos en la vecindad como propiedad de la Compañia, todo lo cual de por sí debe ser suficiente para que no haya cuestion de esta naturaleza. Pero, si se piden mas pruebas todavia, propongo que se examinen los libros de la Compañia, lo que bastaria ante la justicia ordinaria para decidir cuestiones de peso mucho mayor de lo que tiene la presente reclamacion i será prueba suficiente, aun para mi honorable colega, para decidir la propiedad de tres mulas.

Asevera mi honorable colega que los documentos presentados por la Compañia reclamante, como tambien la protesta que hizo, son de ningun valor, porque son certificados por el cónsul de S. M. B. en Iquique, el señor don H. W. Morrison que aparece como memorialista en otras reclamaciones ante V. E. Entonces hemos de creer que por haber el señor Morrison, o los intereses que representa, sufrido durante la guerra civil en Chile, i reclamado dicho señor ante este honorable Tribunal, el cónsul de S. M. B. en Iquique, no puede certificar el hecho de haber comparecido ante él en el

Consulado el representante de la Compañía *Santa Rita* jurando que él tambien habia sufrido hasta tal o tal extremo durante el mismo período. Dejo a V. E. resolver si esto puede ser así.

Los comprobantes que se acompañan con esta reclamacion son descritos por mi honorable colega como de ningun valor por no estar en forma estrictamente legal.

Creo que mi honorable colega ha dejado de tomar en consideracion las circunstancias especiales del caso. Por supuesto cuentas con comprobantes en estricta forma legal son requisitos mui necesarios en todas las cuestiones ordinarias que se relacionan con pagos. Pero cuando soldados, ya sea en medio del loco entusiasmo de preparativos para una batalla, la furia que reina durante ella a la exaltacion desencadenada de una victoria o la desesperacion de una derrota despues, necesitan caballos u otra cosa cualquiera que existe en sus inmediaciones, los consiguen no como merodeadores, que es la pablabra que emplea mi honorable colega, sino de la misma manera que siempre proceden los soldados en estas circunstancias. Ellos simplemente se posesionan de lo que necesitan. I la Compañía reclamante en el caso actual puede considerarse feliz por haber conseguido documentos de cualquiera clase. Fueron los únicos documentos que fué posible obtener, i yo mantengo que son tan buenos los recibos presentados, vistas las circunstancias, como serian recibos dados en tiempo de paz con todas las formalidades de estilo, firmas de testigos, etc., pues los recibos que presente la Compañía reclamante son precisamente tales recibos como; dadas las circunstancias, se podian conseguir, i son estampados con el sello de la verdad. Los libros de la Compañía lo comprueban, i creo que esto bastará para V. E.

El argumento de que el Gobierno de Chile no puede ser considerado responsable por la accion de las tropas porque se dice que éstas obraron sin la autorizacion de sus jefes al posesionarse de la propiedad de la Compañía reclamante, se desvanece ante el hecho de que todo se hizo por tropas perfectamente bien disciplinadas, que no podrian haber hecho lo que perfectamente hicieron sin orden de sus jefes, o sin su consentimiento, lo que, en cuanto a la responsabilidad que pudiera afectarles, equivale a lo mismo.

4. Por último, mi honorable colega se opone a la reclamacion por valor del carbon que se quemó el dia de la batalla que dió por resultado la toma de Pisagua por los congresistas. La oposicion a esta reclamacion está basada en el argumento de que el incendio referido es un acto lejítimo de guerra.

En contestacion a esto, me permitirá V. E. espresar mis dudas de que se puede considerar el incendio referido un acto lejítimo de guerra, porque el bombardeo de un pueblo indefenso nunca se ha considerado como tal. El carbon de la Compañía fué gratuitamente destruido, i la reclamacion de su valor es por consiguiente justa.

Como prueba de que era propiedad de la Compañía reclamante, además de comprobarlo los libros de la Compañía, la casa Blair i C.^a, en cuyas bodegas fué depositado, dará un certificado en este sentido si V. E. lo estima necesario, declarando bajo juramento que el carbon quemado perteneció a la Compañía reclamante.

Respecto al valor que se reclama por el carbon, el que a mi honorable colega le parece exorbitante, se encontrará que la Compañía no reclama mas que su precio corriente en la época a que se refiere esta reclamacion.

Habiendo, pues, tratado de demostrar que los argumentos de mi honorable colega en contra de esta reclamacion no tienen fundamento alguno, ruego a V. E. aceptarla en todas sus partes.

FREDERICK KERR.

DÚPLICA

Excmo. señor:

Paso a duplicar en la reclamacion deducida por parte de la Compañía *Santa Rita* a título de requisiciones en la oficina salitrera, i de perjuicios resultantes del combate de Pisagua del 6 de Febrero de 1891.

1 Respecto de la partida de \$ 4,016.98 correspondiente a car-

bon que se dice quemado *a causa del combate*, como dice el memorial, me refiero a lo espuesto i alegado por mi parte sobre ese punto en las reclamaciones números 19 a 22, análogas a la actual, principalmente en la número 19, de la compañía chilena Inglis, Lomax i Compañía.

El replicante, que, segun dice, tiene en derecho ideas tan claras i tan sólidamente fundadas, espresa aquí francamente sus dudas acerca de que pueda considerarse «un acto lejítimo de guerra» aquel combate, habido contra «las tropas del Presidente Balmaceda,» segun los términos del memorial, combate que dió a los congresistas la plaza de Pisagua, llamada ahora por el replicante «pueblo indefenso.»

Yo creo que en esta vez se ha abusado del carácter complaciente de mi honorable colega el señor ajente británico, haciéndole presentar una réplica que, considerada en su forma i en su fondo, no habria espontáneamente firmado a ménos de advertir, como ya lo hizo en la reclamacion número 53, que en ella «le corresponde solo el papel de procurador i no de abogado.»

No es absolutamente justo que una Compañía que tiene en Chile el único objeto de su explotacion, que ha solicitado i obtenido, segun dice, del Presidente de la República la autorizacion prescrita en los artículos 427 i 468 de nuestro Código de Comercio; no es justo, digo, que una Compañía semejante pretenda encontrarse en una situacion privilegiada, exenta de las consecuencias ordinarias de una guerra. En aquellas condiciones, tendria para quejarse ménos derecho que cualquier residente extranjero, que no tiene ninguno. ¿Cree el replicante que los cañones del acorazado *Lord Cochrane* no debieron dispararse en defensa de los congresistas, por temor de dañar el carbon de algun residente ingles?

“En tiempo de guerra—dice, a este respecto, un distinguido autor, cuya lectura me permito recomendar al replicante—el residente extranjero anhela mas vivamente ser eximido de las consecuencias ordinarias de operaciones militares a que están sometidos los nacionales, i su ansiedad crece en proporcion de los daños a que está espuesto. Este hecho se hizo patente durante la última guerra franco-alemana, i produjo, de parte de súbditos británicos

que permanecieron voluntariamente en el teatro de la guerra, innumerables quejas, las cuales obligaron a Lord Granville a quitar a los interesados la idea de que los ejércitos en campaña debían cruzarse de brazos i detener su marcha por el temor de llegar, en el calor de la acción, a turbar la paz del espíritu o a dañar las propiedades o la persona de algún inglés vecino." (Caleb Cushing, *Le Traité de Washington*, p. 26, Paris, 1874).

Pero, en fin, este caso de perjuicios, verdaderos o supuestos, causados por el asalto i toma de Pisagua el 6 de Febrero de 1891, repetición del de 2 de Noviembre de 1879, ha sido justamente fallado por V. E. en contra de los reclamantes, como los Tribunales Arbitrales de Santiago (1884-1888) fallaron el otro. Insistir sería majadería.

2. La otra partida de esta reclamación se refiere a supuestas requisiciones conforme a la cuenta anexa al memorial i signada con la letra C.

A lo dicho en la contestación poco tengo aquí que agregar sobre la materia. La réplica no da para más. Según ella, el estado de guerra i de desorden consiguiente basta para dar valor de instrumento público i plena prueba a papeluchos desprovistos de todo carácter de seriedad i autenticidad, como son los tres recibos presentados con el memorial. Me atrevo a esperar que V. E. no ha de considerar así las cosas, ni ha de admitir que la dificultad, verdadera o supuesta, de aducir pruebas legales sea razón para aceptar con fuerza de tales cuanto quiera presentar o decir el reclamante interesado.

El punto relativo al precio de las mulas es ilustrativo sobre la materia. Según la referida cuenta del memorialista, cada mula ensillada valía \$ 250 de a 24d; según la réplica, el precio de mula de silla, recién compradas i en la vecindad de *Santa Rita*, varía de \$ 150 a \$ 200, sin especificación, debiendo entenderse moneda corriente de Chile, que varía entre 17 i 18 peniques por peso. Como se ve, entre aquellos términos la diferencia es enorme i no tiene explicación razonable.

Considerando, por lo demás, ineficaz el ofrecimiento de los libros de la Compañía existente en Tarapacá, para acreditar, contra el Gobierno reclamado, el valor de las tres mulas, llamo particularmente la atención del Tribunal a la circunstancia de que, ni

en el memorial ni en la réplica, se ha ofrecido por el reclamante prueba alguna sobre otro cualquiera de los hechos en que la reclamacion se funda.

Por mi parte, creo firmemente que en buen derecho esta reclamacion, en lo que se refiere a requisiciones, debe tambien ser desechada sin mas trámites: porque no se precisan las fechas i circunstancias en que las requisiciones habrian tenido lugar, ni los nombres o empleos de los que las hicieron, con designacion siquiera del batallon o rejimiento a que pertenecian, como ha debido el reclamante hacerlo en conformidad al artículo VII del Reglamento de Procedimientos; porque, segun el memorial los autores de las requisiciones fueron partidas de simples soldados que habrian procedido por sí solos, sin la autorizacion o la tolerancia de sus oficiales o jefes, la cual no se presume ni se deduce lójicamente del supuesto hecho de ser tropas bien disciplinadas; porque despues de la batalla de Pozo Almonte (7 de Marzo), no hubo en toda la rejion de Tarapacá hecho alguno de guerra ni operacion militar que provocara, ántes del combate, en el combate o despues del combate, el entusiasmo loco, la furia i la alegría o desesperacion que pintorescamente imagina el replicante; porque, si los daños i perjuicios reclamados se hubieran producido "a consecuencia de las operaciones militares, etc.," como dice el encabezamiento de la referida cuenta, en tal caso, no serian de la responsabilidad de Chile.

Por la vaguedad i deficiencia de la esposicion, esta reclamacion se asemeja a las signadas con los números 13, 36, 40, 41 i otras consecuenciales de la batalla de Pozo Almonte; i en cuanto se refiere a mulas, alguna analogía tiene con las números 23 a 25 i 48 a 52 si bien la actual aparece mucho mas desnuda de antecedentes, que aquéllas.

En conclusion, suplico a V. E. que, sin mas trámite, se sirva resolver como lo tengo pedido en la contestacion.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Federico Garnett Clarke, por la Compañía Salitrera Limitada *Santa Rita* reclama del Gobierno de Chile cinco mil ciento ochenta pesos noventa i cinco centavos, mas intereses del seis por ciento, a contar desde el 30 de Noviembre de 1891 hasta el dia en que se efectúe el pago, por diversos artículos i tres mulas aparejadas tomadas por las fuerzas del Gobierno de Balmaceda en Tarapacá i el incendio de una partida de carbon durante el combate que tuvo lugar en Pisagua el 6 de Agosto de 1891.

Esponde el memorialista que en diversas ocasiones, durante la campaña de Tarapacá, partidas de soldados, del Gobierno de Balmaceda, entraron a la oficina *Santa Rita* i ordenaron la entrega de diversos artículos i de tres mulas aparejadas, segun consta de recibos que acompaña, i cuyo valor asciende a mil ciento sesenta i tres pesos noventa i siete centavos; que ademas, a consecuencia del combate que tuvo lugar en Pisagua el 6 de Febrero de 1891, se incendiaron dos mil ochocientos quintales cuarenta i nueve libras de carbon, depositados en una bodega en ese puerto, pertenecientes a la Compañía *Santa Rita*, que valian cuatro mil dieciseis pesos noventa i ocho centavos, cantidades que reclama del Gobierno de Chile.

Acompaña como comprobantes una protesta del señor Juan Blair, ante el consul británico en Iquique; un poder conferido por la Compañía Salitrera *Santa Rita* al memorialista señor Federico Garnett Clarke, una cuenta i tres recibos.

El ajente de Chile, contestando, espone: que de ninguna manera aparece comprobada la personería del memorialista ni la existencia misma de la Compañía: que aunque el memorial se refiere a un poder que se da por presentado para acreditar la personería del señor Clarke, ese poder no se encuentra entre los antecedentes, i que, por estos motivos i atendiendo a lo dispuesto en los artículos I, V i VII del Reglamento, la presente reclamacion debe ser desechada; que aun suponiendo que no adoleciera la reclamacion de los defectos apuntados, tampoco podria ser admitida por ser la

Compañía reclamante una sociedad anónima a quien no correspondería el carácter de súbdito británico, como lo exige el artículo III de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 i el artículo IV del Reglamento; que teniendo la Compañía reclamante su único establecimiento de esplotacion en Chile no podría ser considerada como sociedad extranjera, i en consecuencia, no tiene capacidad para ocurrir a un Tribunal Internacional como éste; que respecto de la primera partida que se reclama no se acredita ni el dominio de la Compañía sobre las mulas i artículos indicados, ni que fueran efectivamente suministrados a las tropas, ni que tuvieran el valor enorme que se les atribuye; que la cuenta que se acompaña carece de todo mérito probatorio por aparecer firmada solamente por el señor Blair, que es parte interesada, i los recibos no revisten caracteres de autenticidad por no estar legalizadas sus firmas; que en el memorial se dice que partidas de soldados del Gobierno de Balmaceda ordenaron la entrega de artículos i mulas i no es verosímil que en tiempo de guerra i casi a la vista del enemigo anden soldados merodeando, i si esto fuera efectivo lo habrían hecho sin autorizacion de sus jefes superiores i el acto no comprometería la responsabilidad del Gobierno de Chile; que respecto a la segunda partida que se reclama, no consta que la Compañía reclamante fuera la propietaria de la cantidad de carbon que se dice incendiado, ni que efectivamente se perdiera en el indicado incendio, ni que tuviera el valor que se le atribuye; i que aun siendo efectivos estos hechos, el Gobierno de Chile sería irresponsable, segun la propia confesion del memorialista, porque el perjuicio habria sido causado por un acto lejítimo de guerra que constituye caso evidente de fuerza mayor; en conclusion, pide que el Tribunal se declare incompetente para conocer de esta reclamacion o en subsidio no la admita o la deseché en todas sus partes.

En la réplica i dúplica se debaten los mismos puntos de hecho i de derecho sustentados en la demanda i contestacion.

El Tribunal ordenó recibir la causa a prueba i se rindió la que corre en autos; i

Considerando: que la reclamacion de la Sociedad *Santa Rita* comprende dos capítulos diversos, a saber: 1.º, el pago de mil cien-

to sesenta i tres pesos noventa i siete centavos por especies varias que se dice fueron entregadas al ejército en campaña; i 2.º, el pago de cuatro mil dieziseis pesos noventa i ocho centavos, importe de carbon perdido en el incendio de Pisagua;

Considerando: en lo que respecta al primer capítulo de la demanda, que concedido por el Tribunal un término de prueba para comprobar los hechos en que se funda el memorialista, no se rindió ninguna por el reclamante ni tampoco se hizo comparecer a testigo alguno; que los tres recibos que se acompañan i que se refieren a diversos artículos cuyo importe alcanza a ochocientos tres pesos cincuenta centavos no pueden tener valor alguno si la sociedad reclamante no ha justificado que habian sido otorgados por oficiales del cuerpo de ejército que ocupaba el territorio, o, que por lo ménos, el regimiento a que pertenecian se encontraba entonces en los alrededores de la oficina *Santa Rita*; que, dada esta situacion, el primer capítulo de la demanda debe descartarse;

Considerando: en lo que respecta al segundo capítulo de la reclamacion, que la sociedad reclamante confiesa en su memorial que los dos mil ochocientos quintales cuarenta i nueve libras de carbon, que le pertenecian i que se hallaban en depósitos en Pisagua, fueron destruidos en el incendio que se produjo en esa ciudad el 6 de Febrero de 1891, a consecuencia del combate que allí se libró entre la Escuadra congresista i las fuerzas del Presidente Balmaceda;

Considerando: que es notorio que tuvo lugar el día precitado un combate en Pisagua entre los dos beligerantes; que el desembarco de las tropas congresistas fué protegido por el buque de guerra *Almirante Cochrane*, el cual con tal motivo disparó una granada que reventó en la estacion del ferrocarril causando desgraciadamente un incendio; que el disparo de este proyectil durante un combate es un acto lejítimo i regular de guerra, que si produjo consecuencia gravosas a terceros no puede comprometer la responsabilidad del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos el Tribunal, por mayoría de votos, en lo que concierne al primer capítulo de la demanda, habiendo disentido el árbitro británico, i por unanimidad de votos, en lo que se refiere

al segundo punto declara sin lugar, en todas sus partes, la presente reclamacion.

El árbitro de Chile, al suscribir la presente resolucion, reproduce la reserva contenida al final de los fallos 5 i 7.

Santiago, 14 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 14 de Febrero de 1896.—*Diego Armstrong*, secretario.



RECLAMACION N.º 64

CLUB INGLES DE IQUIQUE

MEMORIAL

Yo, David Arthur, súbdito británico, residente en la actualidad en Iquique, provincia de Tarapacá, en la República de Chile i jefente del *Banco de Tarapacá* i *Lóndres* de esta plaza, juro i declaro como sigue:

1. Que estaba presente en la antedicha ciudad de Iquique el día 19 de Febrero último, i recuerdo los sucesos de esa fecha, los que segun mis recuerdos i creencias fueron como sigue:

En la antedicha fecha, Chile estaba en estado de guerra civil i la dicha ciudad de Iquique estaba ocupada por las tropas de los revolucionarios, o, como se llamaba, del partido constitucional, las que tenian tambien en la bahía de Iquique la siguiente flota de buques de guerra: *Blanco Encalada* (buque de la insignia), *Esmeralda*, *Abtao*, *O'Higgins*, *Hudscar* i *Magallanes*. Poco ántes de las seis de la mañana del citado día 19 de Febrero las tropas del Gobierno, o, como se las llamaba, las tropas del partido presidencial, en número de no ménos de 300 hombres, entraron a la dicha ciudad de Iquique i avanzaron hasta la plaza principal, teniendo lugar entónces una batalla sangrienta entre las tropas de los antedichos partidos i, un poco despues, la mencionada flota de buques abrió sus fuegos sobre la dicha ciudad de Iquique i continuó bombardeando con

bala i metralla la antedicha ciudad hasta las cuatro i media de la tarde, hora en que se arregló un armisticio entre las partes combatientes. Estaban presentes en la bahía de Iquique durante dicho bombardeo i testigos del hecho, los buques de Su Majestad *Wars-pile* i *Pheasant*.

A eso de las dos i media del dia de la batalla i a consecuencia de ella, tuvo lugar simultáneamente en diversos lugares un incendio que ocasionó la destruccion total de varias grandes manzanas de edificios i la parcial destruccion i daños de otros.

La propiedad destruida de este modo era en su casi totalidad perteneciente a súbditos de naciones extranjeras, i de éstos la mayor parte, súbditos de Su Majestad. Habiendo comenzado el incendio de la manera relatada anteriormente tomó rápidamente cuerpo, i en poco tiempo alcanzó a la calle de San Martin i a la manzana de edificios en que el Club, a que mas adelante se hace referencia, ocupaba un edificio, como se declara en seguida.

El incendio tuvo lugar en medio del campo de batalla i de los combatientes empeñados por apoderarse del sitio desbastado por el fuego, por lo que las llamas no pudieron ser apagadas, ni pudo hacerse nada para salvar la propiedad, debido a la pelea en las calles en la inmediata vecindad.

2. Que la sociedad o club llamado i conocido con el nombre de *Club Ingles* era en la ántes dicha fecha i es hoi un club de beneficencia mútua, sostenido por suscripciones de sus miembros, quienes, con raras escepciones, eran en la antedicha fecha, súbditos de Su Majestad o hijos de ellos, residentes en la provincia de Tarapacá, i era i es de conformidad con las leyes de Chile, una institucion legal que paga los impuestos i derechos al Gobierno de Chile o a la Municipalidad de Iquique, tal cual las imponian, de tiempo en tiempo, las autoridades legales del antedicho Iquique.

3. Que al tiempo de comenzar la batalla i bombardeo ántes mencionados, dicho *Club Ingles* o los miembros de él, ocupaban un edificio en la calle de San Martin, como se ha dicho, con el objeto de celebrar juntas i reuniones, cuyas juntas i reuniones eran con objetos legales, como, por ejemplo, el reunir a los residentes británicos de la provincia de Tarapacá i sus amigos; i eran posee-

dores de los artículos i bienes muebles detalladamente descritos en el escrito o inventario anexo i marcado con la letra A.

4. Que inmediatamente despues de dicha batalla i bombardeo, i cuando el incendio se habia apagado, visité el sitio de dicho club, i encontré que el edificio con todo su contenido habia sido totalmente destruido por el mencionado incendio.

5. Que por el antedicho incendio, que fué consecuencia del bombardeo i batalla citados, declaro que el dicho *Club Ingles*, o sean los miembros de él, perdieron todos los artículos i bienes muebles detalladamente descritos en el Inventario ántes mencionado i que se agrega marcado con la letra A, i que las cantidades puestas al frente de la descripción, de los respectivos artículos i bienes muebles, son una estimacion verdadera de sus respectivos valores.

6. Que por las razones espuestas dicho *Club Ingles*, o los miembros de él, sufrieron pérdidas que suman *un mil ochocientas sesenta i cinco libras esterlinas catorce chelines* (£ 1,865.14.0), i cuyo valor yo, debidamente autorizado por dicho *Club Ingles* i sus miembros, reclamo por la presente.

7. Que dicho *Club Ingles* i los miembros de él (como tal Club) no tomaron parte directa ni indirecta en la última guerra civil de Chile.

8. Que dicho *Club Ingles* o los miembros de él no han recibido compensacion alguna, de ninguna de las partes contendientes de dicha guerra civil de Chile.

9. Que dicho *Club Ingles* o los miembros de él no han transferido su reclamo por las mencionadas pérdidas ni parte alguna de él.

(Firmado) D. ARTHUR.

Jurada en Iquique, en la provincia de Tarapacá, hoi dia nueve de Enero de 1892.

Ante mí.

(Firmado) H. W. MORRISON.

Cónsul de S. M. B.

(Un sello)

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile procede a contestar la reclamacion número 64 elevada a nombre del *Club Ingles* de Iquique en la forma siguiente:

1 No estan llenados en el memorial los requisitos exigidos por el Reglamento. Faltan por completo las designaciones ordenadas por los artículos III, primera parte del IV, segunda parte del V i parte final del VI; el memorial no está firmado, ni cumplida la obligacion del juramento en la forma ordenada por el artículo IX. Tampoco aparecen traducidos algunos de los documentos presentados, como lo dispone el artículo II. Esas irregularidades bastan para no dar curso a la reclamacion, i desecharla *in limine* como lo solicito.

2 Don David Arthur dice encontrarse debidamente autorizado por los miembros del *Club Ingles* para entablar la presente reclamacion; pero no acompaña ningun antecedente que acredite el mandato que se atribuye, ni siquiera nombra a las personas que se lo han conferido, i mucho ménos espresa ni ofrece comprobar la nacionalidad de esas personas.

El *Club Ingles* no es sino un conjunto de personas que han puesto en comun los fondos necesarios para tener un lugar de reunion i de recreo. Ese conjunto no solo no puede considerarse como un súbdito británico sino que ni aun tiene la personeria ficticia que las leyes atribuyen a ciertas corporaciones o sociedades. Si la tuviera, habria debido ser otorgada por el Gobierno de Chile, único que puede conceder personería jurídica a las corporaciones formadas en el pais segun lo dispuesto en el tit. XXXIII del Libro 1.º del Código Civil; pero en tal caso la asociacion seria chilena i no podria invocar la proteccion que dispensa a los súbditos de S. M. B. la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

De lo espuesto resulta que el señor Arthur carece de autorizacion i derecho para decirse representante del *Club Ingles* de

Iquique. Opongo, por consiguiente, a la demanda la escepcion de falta de personería; i la de incompetencia del Tribunal, si se pretendiese que la asociacion indicada fuese oida en su carácter de tal.

3 En cuanto a los hechos espuestos en el memorial, no se han presentado datos ni testigos para comprobarlos. Por mi parte no los acepto, i niego principalmente el inventario i tasacion que se acompañan en idioma ingles, i de que siquiera no podré hacerme cargo mientras no sean vertidas al castellano como lo ordena el Reglamento.

4 En cuanto a la esposicion que se hace referente a la batalla que se trabó en Iquique el día 19 de Febrero de 1891, no tengo inconveniente en aceptarla como exacta. Pero la misma narracion del reclamante manifiesta que si fuesen efectivas las pérdidas de que se queja, ninguna responsabilidad incumbe por este hecho al Gobierno de Chile. El combate de ese dia, como lo he manifestado ya en numerosas ocasiones, fué una operacion de guerra perfectamente justificada, i en que no se hizo uso de medios vedados por las reglas aceptadas del Derecho Internacional. Las pérdidas que los nacionales o los extranjeros sufran a consecuencia de una operacion de esta clase no afectan la responsabilidad de ninguno de los belijerantes. Invoco a este respecto la doctrina unánimemente reconocida i enseñada por todos los tratadistas i maestros de Derecho Internacional. Recuerdo especialmente la opinion de Vattel en su *Derecho de Jentes*, L. 3.º cap. 15; la de Bluntschli en su *Derecho Internacional Codificado*, artículos 652 i 662; la de Fio-re en su *Nuevo Derecho Internacional*, t. 3.º § 1714 i sigts.; i la de Bonfils, en su *Manuel de Droit International Public*, § 1231.

Conforme a esa doctrina, aguardo que V. E., en caso de no dar lugar a las escepciones previas, se ha de servir rechazar la presente reclamacion.

El agente de Chile,

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

M. A. MARTÍNEZ DE F.

[En esta reclamacion no hubo réplica ni dúplica.]

SENTENCIA

David Arthur, súbdito británico, por la sociedad *Club Ingles* de Iquique, reclama del Gobierno de Chile la cantidad de mil ochocientos sesenta i cinco libras esterlinas catorce chelines, por pérdidas sufridas en dicho club en el incendio ocasionado en Iquique a consecuencia del combate i bombardeo que tuvo lugar en esa ciudad el 19 de Febrero de 1891.

Espone el ocurrente que encontrándose Chile en guerra civil, el 19 de Febrero de 1891, se trabó en Iquique una batalla entre las fuerzas de mar i tierra del partido congresista i las del Gobierno de Balmaceda, i que a consecuencia de bombas disparadas por la Escuadra se produjo un incendio que consumió varias manzanas de edificios en una de las cuales estaba ubicado el *Club Ingles*, el que fué totalmente destruido por el fuego con todo su mobiliario, pérdidas que estima en mil ochocientos sesenta i cinco libras esterlinas catorce chelines, cantidad que reclama del Gobierno de Chile, a nombre de los socios de dicho club, socios que en casi su totalidad eran súbditos británicos; que no tomaron parte en la guerra civil, que no han recibido compensacion alguna de ninguno de los partidos beligerantes, ni han trasferido a nadie su reclamo.

Acompaña como comprobantes una protesta del ocurrente ante el cónsul británico de Iquique, hecha el 9 de Enero de 1892; un inventario, en idioma ingles, de los señores William Parish Robertson i Thomas Hodges Humphery, prestadas ante el mismo cónsul británico el 9 de Enero de 1892.

El agente de Chile, contestando, espone: que el memorial no cumple con los requisitos exigidos por los los artículos III, primera parte del IV, segunda del V i final del VI, del Reglamento de Procedimientos; que el memorial no está firmado, ni cumple la obligacion del juramento como lo ordena el artículo IX del ya citado Reglamento; que estas irregularidades bastan para no dar curso a la reclamacion i desecharla *in limine*, como lo solicita del Tribu-

nal; que el ocurrente no acredita estar autorizado para entablar la reclamacion, por lo que opone la escepcion de falta de personería del ocurrente; que un club es un conjunto de personas i no puede considerarse como súbdito británico, que el *Club Ingles* carece aún de personería jurídica, i todavía en el caso que la tuviera, tal título habria sido otorgado por el Gobierno de Chile i en tal caso la sociedad seria chilena i no tendria derecho para reclamar; que los hechos espuestos en el memorial no han sido comprobados i los niega, i que no acepta el inventario que se acompaña por haberse presentado en idioma ingles, sin traduccion al castellano, como lo ordena el Reglamento; que poniéndose en el caso que fueran efectivas las pérdidas que se reclaman, ellas habrian sido motivadas por un acto lejítimo de guerra que no afectaria la responsabilidad del Gobierno de Chile; invoca al respecto las opiniones de varios tratadistas de Derecho Internacional; i en conclusion, pide que si el Tribunal no da lugar a las escepciones previas, se sirva rechazar la reclamacion.

No ha habido réplica ni dúplica, i

Considerando: que sin detenerse a discutir varios otros puntos de derecho i de hecho invocados por ambas partes importa que el Tribunal Arbitral se pronuncie desde luego sobre la lejitimidad o ilejitimidad de los hechos de guerra que ocurrieron en la ciudad de Iquique el 19 de Febrero de 1891;

Considerando: que pocos dias antes de esta fecha la ciudad de Iquique habia sido abandonada por las tropas del Gobierno del Presidente Balmaceda i ocupada inmediatamente por las fuerzas del otro beijerante, el partido congresista, cuya Escuadra estaba anclada frente al pueblo; que un destacamento de sesenta hombres, mas o ménos, desembarcado de los buques de guerra se habia acuartelado en el edificio de la Aduana, que estaba pegado al mar; que el 19 de Febrero, ya antes de las seis de la mañana, el coronel Soto del ejército de Balmaceda, contramarchando de una manera imprevista, llegó a la cabeza de cerca de trescientos hombres para tratar de tomar por sorpresa la ciudad mediante un audaz golpe de mano;

Considerando: que el combate se empeñó inmediatamente entre

los belijerantes i que la Escuadra no tardó en tomar parte lanzando granadas sobre la parte de la ciudad ocupada por las fuerzas balmacedistas a fin de proteger su propio destacamento i obligar al enemigo a retroceder; que durante el curso de la batalla se produjo un incendio en diversos edificios cercanos a la Aduana que no tardó en estenderse i reducir a cenizas todo el barrio compuesto de construcciones de material lijero i mui inflamable, habitados por muchos extranjeros, entre los cuales se encontraban los reclamantes;

Considerando: que en el memorial presentado por el ocurrente, declara que las pérdidas que reclama se deben al incendio producido por el bombardeo i batalla de 19 de Febrero de 1891;

Considerando: que efectivamente resulta, de todo lo obrado en autos, que el incendio de una parte de la ciudad de Iquique se debió al bombardeo que efectuaron los buques de guerra chilenos que estaban en el puerto; que este hecho se deduce de lo espuesto en su memorial por el ocurrente i por declaracion del almirante ingles Hotham, que estaba en la bahia de Iquique en aquel dia, inserta en *Blue Book, Correspondence respecting, the revolution in Chili*, año 1892, páj. 82;

Considerando: que la Escuadra chilena anclada al frente de Iquique tenia, a virtud de las leyes de la guerra, el derecho de disparar sus cañones sobre la parte de la ciudad ocupada por las fuerzas enemigas que tentaban un esfuerzo supremo para apoderarse de la ciudad ocupada al principio del combate por las tropas de la Escuadra; que la Escuadra tenia el derecho de proteger a sus tropas desembarcadas anteriormente, en los dias precedentes, i que se habian reconcentrado en los edificios de la Aduana;

Considerando: que teniendo por establecido los hechos ya apuntados i que han sido anticipados tambien por el reclamante, se puede afirmar que Iquique era una ciudad ocupada militarmente a la que el Derecho Internacional reconoce el derecho de bombardear aunque no esté fortificada; con mayor razon reconoce este derecho cuando la ciudad ha sido ocupada por sorpresa i que el enemigo invasor trata de desalojarla de sus adversarios. (*Declaracion*

Internacional sobre la lei i los usos de la guerra en la conferencia de Bruselas de 1874, art. 15. Calvo, *Derecho Internacional Teórico i Práctico*, edicion de 1888, tomo IV, § 2,068; Dudley Field, *Proyecto de un Código Internacional*, edicion de 1881, art. 756, núm. 4; A. J. Heffter, *Derecho Internacional de la Europa*, Paris, 1883, § 125. Nota de Geffken, *Manual de Derechos de la Guerra del Instituto de Derecho Internacional*, citado por Hall, páj. 525; Bluntschli, *Derecho Internacional Codificado*, art. 55 bis);

Considerando: que para juzgar debidamente los sucesos acaecidos en Iquique el 19 de Febrero de 1891, es preciso tener en cuenta cuánta era la importancia de tomar posesion de esta ciudad para cada uno de los beligerantes bajo el punto de vista de los grandes recursos que podia proporcionarles la explotacion i esportacion del salitre; que uno de los objetivos de la guerra es privar a su enemigo de los medios de continuarla i que una aplicacion rigurosa de las leyes de la guerra puede encontrar su justificativo en que se alcanza una disminucion del tiempo que pudiera durar el azote de esta calamidad pública;

Considerando: que la destruccion de la propiedad privada en Iquique, en 19 de Febrero de 1891, es una consecuencia desgraciada de actos léjítimos de la guerra i que no compromete la responsabilidad del Gobierno de Chile que, como lo dice Vattel «hai en tiempo de guerra perjuicios causados por una necesidad inevitable, tales son, por ejemplo, los estragos de la artillería en una ciudad que se reconquista al enemigo. Estos son accidentes, males de la suerte, para los propietarios que los sufren. El Soberano debe equitativamente tomarlos en consideracion, si se lo permite el estado de sus negocios; pero no hai accion contra el Estado por desgracias de esta naturaleza, por pérdidas que no se han causado libremente sino por necesidad, por accidente, usando de su derecho»—(Vattel, *Derecho de Jentes*, libro 3.º, capítulo XV, § 232.—*The Law of Claims against Government*, House of Representatives 42 D. Congress. Report número 134, page 274, Washington, Government Printing Office, año 1875).

Por estos fundamentos, el Tribunal, por mayoría de votos, di-

sintiendo el árbitro inglés, declara sin lugar la presente reclamacion i absuelve de ella al Gobierno de la República de Chile.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895.—**CAMILLE JANSSEN.**—**ALFRED ST. JOHN.**—**LUIS ALDUNATE.**

Fallada por el Ecxmo. Tribunal en 18 de Noviembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.



RECLAMACION N.º 65

JUAN DAWSON

MEMORIAL

Yo, Heriberto Guillermo Morrison, súbdito británico, nacido en la ciudad de Lóndres, el día 8 de Julio de 1863, como apoderado i en representacion del señor Juan Dawson, reclamo por parte del antedicho Juan Dawson, la suma capital de setecientos cincuenta i cincolibras diez i ocho chelines esterlinos (£ 755-18-0) del Supremo Gobierno de Chile, por los motivos siguientes:

El antedicho Juan Dawson, es súbdito británico, nacido en la parroquia de «Dalkeith» condado de Edimburgo, Escocia, el día 30 de Enero de 1836, ahora residente en Inglaterra en calle Ilkreadneedle número 43 en la ciudad de Lóndres.

El día 19 de Febrero de 1891, el señor Juan Dawson ocupaba el edificio situado en las calles de Bolívar número 43 i Luis Uribe número 3, i dirijia los negocios de representante de varias Compañías Salitreras Limitadas, las cuales tienen aun sus oficinas registradas en Inglaterra, como tambien del coronel Juan Tomas North, i de los propietarios del diario denominado *La Industria*.

En el arriba mencionado día 19 de Febrero de 1891 el señor Juan Dawson poseia mercancías i bienes muebles, en el edificio ante dicho, por valor de £ 755-18-0. Todo lo cual fué totalmente

destruido a consecuencia del combate e incendio resultado por dicho combate que ocurrió en Iquique en aquella fecha.

El señor Juan Dawson no tomó parte directa o indirectamente en la guerra civil de Chile de 1891; ni recibió dinero o indemnización alguna por cuenta de este reclamo; ni lo ha presentado ántes a ningun otro tribunal.

Para corroborar las declaraciones contenidas en el precedente memorial me permito someter a la consideracion del tribunal Anglo-chileno los documentos anexos.

Estoi preparado, si fuese necesario, a presentar los siguientes testigos:

José Blake, Manuel Langley i Juan W. Niblock, quienes residen actualmente en Iquique.

H. W. MORRISON

Jurado en Iquique el 13 de Abril de 1895.

Ante mí

H. A. R. HERVEY

H. B. M's Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Dawson, demanda don Heriberto Guillermo Morrison £ 755-18-0 por mercaderías i bienes muebles que se dicen destruidos a consecuencia del combate e incendio de Iquique, el 19 de Febrero de 1891.

El señor Morrison, que figura en otras varias reclamaciones, sea como memorialista, sea como encargado del Consulado de S. M. B. en Iquique, en servicio de diversos reclamantes, no ha cuidado absolutamente de presentar esta reclamacion del señor Dawson en

términos de poder ser admitida, dentro de las prescripciones reglamentarias, de las cuales no ha hecho caso alguno.

El poder anexo, suficiente para los negocios ordinarios i la representación judicial en 1.^a i en 2.^a instancia, a que espresamente se refiere, no podria tenerse por bastante para una reclamacion de índole tan particular como ésta, ante un tribunal internacional. El señor Dawson, comerciante notoriamente enriquecido en Tarapacá, no ha querido probablemente deducir contra Chile esta reclamacion, que debió parecerle mezquina i, sobre todo, injusta; i por eso, sin duda, no aludió a ella en el poder anexo.

Si esta reclamacion no fuera inadmisibile por defecto de personería del señor Morrison, lo seria ciertamente por no acreditarse que el reclamante sea súbdito ingles, i por no cumplir el memorial las formalidades reglamentarias. En comprobante de esto, puede aquél confrontarse con las disposiciones de los arts. I, II, III, IV, IX, etc.

Nada acredita que el señor Dawson, representante de intereses ajenos, segun el memorial, fuera dueño de todos los muebles i mercaderías indicados, ni que estos tuvieran el valor que se les atribuye, ni que todos se destruyeran en los referidos combate e incendio; pero, aun supuesta la efectividad de tales hechos, la pérdida no afectaria en modo alguno la responsabilidad de la República, pues habria sido resultado de un acto lejítimo de guerra i, por lo tanto, caso de fuerza mayor.

Tanto los hechos como el derecho a que esta reclamacion se refiere, han sido ámpliamente dilucidados en otras anteriores análogas, las cuales pido a V. E. se sirva tener presentes al fallar ésta.

En conclusion, ruego a V. E. tenga a bien no admitir esta reclamacion o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
MARCIAL A. MARTÍNEZ DE F.

[*En esta reclamacion no hubo réplica ni dúplica.*]

SENTENCIA

Heriberto Guillermo Morrison, por el súbdito británico Juan Dawson, demanda al Gobierno de Chile reclamando setecientas cincuenta i cinco libras esterlinas dieciocho chelines (£ 755-18-0) por pérdidas sufridas en el incendio de Iquique ocurrido a consecuencia del combate i bombardeo que tuvo lugar en esa ciudad el 19 de Febrero de 1891.

El memorialista espone que don Juan Dawson, representante de varias compañías salitreras i dueño del diario *La Industria* en Iquique, ocupaba los edificios situados en las calles Bolívar número 43 i Luis Uribe número 3, para oficinas, i que a consecuencia del combate i bombardeo que tuvo lugar en Iquique el 19 de Febrero de 1891 se produjo un incendio que destruyó varias manzanas de edificios, en una de las cuales estaban instaladas las antedichas oficinas del señor Dawson, las que fueron totalmente consumidas por el fuego con todas las mercaderías i bienes muebles contenidas en ellas, pérdidas que estima en setecientas cincuenta i cinco libras dieciocho chelines (£ 755-18-0), cantidad que reclama del Gobierno de Chile.

Acompaña como comprobantes: un poder jeneral conferido por don Juan Dawson al señor Morrison, una declaracion jurada del ocurrente i un inventario de los bienes perdidos.

El ajente de Chile, contestando, espone: que el memorialista no ha cuidado absolutamente de presentar esta reclamacion en términos de poder ser admitida, dentro de las prescripciones reglamentarias, de las cuales no ha hecho caso alguno; que el poder acompañado, suficiente para negocios ordinarios, no es bastante para una reclamacion de la índole tan particular como ésta, ante un tribunal internacional; que el señor Dawson, comerciante notoriamente enriquecido en Tarapacá, no quiso talvez deducir reclamacion contra Chile cuando en el poder conferido a Morrison no hizo alusion a ella; que si no fuera inadmisile la reclamacion por falta de personería del ocurrente, lo seria ciertamente por no haberse acreditado el carácter de súbdito británico del reclamante i por no haber cumplido con el Reglamento en lo que disponen los artículos

I, II, III, IV i IX, etc.; que tampoco se ha comprobado que los bienes que se dicen perdidos pertenecieran al señor Dawson, ni que fueron destruidos en el incendio, ni que tuvieran el valor que se les atribuye; que supuesta la efectividad de tales hechos, la pérdida no afectaría de modo alguno la responsabilidad del Gobierno de Chile, pues habría sido el resultado de un acto lejítimo de guerra; que tanto los hechos como el derecho a que esta reclamación se refiere han sido ampliamente dilucidados en otras reclamaciones análogas a la presente, a las cuales se refiere; que, en conclusion, pide al Tribunal tenga a bien no admitir la reclamación o desecharla en todas sus partes.

No hubo réplica ni dúplica, i

Considerando: que sin detenerse a discutir varios otros puntos de hecho i derecho invocados por ámbas partes, importa que el Tribunal Arbitral se pronuncie desde luego sobre la lejitimidad o ilejitimidad de los hechos de guerra que ocurrieron en la ciudad de Iquique en 19 de Febrero de 1891;

Considerando: que pocos días ántes de esta fecha la ciudad de Iquique había sido abandonada por las tropas del Gobierno del Presidente Balmaceda i ocupada inmediatamente por las fuerzas del otro belijerante, el partido congresista, cuya Escuadra estaba anclada frente al pueblo; que un destacamento de sesenta hombres mas o ménos, desembarcado de los buques de guerra se había acuartelado en el edificio de la Aduana, que estaba pegado al mar; que el 19 de Febrero, ya ántes de las seis de la mañana el coronel Soto, del ejército de Balmaceda, contramarchando de una manera imprevista llegó a la cabeza de cerca de trescientos hombres, para tratar de tomar por sorpresa la ciudad mediante un audaz golpe de mano.

Considerando: que el combate se empeñó inmediatamente entre los belijerantes i que la Escuadra no tardó en tomar parte lanzando granadas sobre la parte de la ciudad ocupada por las fuerzas balmacedistas a fin de proteger su propio destacamento i obligar al enemigo a retroceder; que durante el curso de la batalla se produjo un incendio en diversos edificios cercanos a la Aduana que no tardó en estenderse i reducir a cenizas todo el barrio compuesto de construcciones de material lijero i mui inflamable, habitados por

muchos extranjeros, entre los cualesse encontraban los reclamantes;

Considerando: que el memorial presentado por el ocurrente declara que las pérdidas cuyo valor reclama se deben al incendio producido por el bombardeo i batalla de 19 de Febrero de 1891.

Considerando: que efectivamente resulta de todo lo obrado en autos, que el incendio de una parte de la ciudad de Iquique se debió al bombardeo que efectuaron los buques de guerra chilenos que estaban en el puerto, que este hecho se deduce de lo espuesto en el memorial por el ocurrente; i por declaracion del almirante ingles Hotham, que estaba en la bahía de Iquique en aquel dia, inserta en el *Blue Book. Correspondance respecting the Revolution in Chili*, año 1892, páj. 82;

Considerando: que la Escuadra chilena, anclada al frente de Iquique, tenia, a virtud de las leyes de la guerra, el derecho de disparar sus cañones sobre la parte de la ciudad ocupada por las fuerzas enemigas que tentaban un esfuerzo supremo para apoderarse de la ciudad ocupada al principio del combate por las tropas de la Escuadra; que la Escuadra tenia el derecho de proteger a sus tropas desembarcadas anteriormente en los dias precedentes i que se habian reconcentrado en los edificios de la Aduana;

Considerando: que teniendo por establecido los hechos ya apuntados i que han sido anticipados tambien por el reclamante, se puede afirmar que Iquique era una ciudad ocupada militarmente a la cual, segun el Derecho Internacional, se reconoce el derecho de bombardear aunque no esté fortificada; con mayor razon se reconoce este derecho cuando la ciudad ha sido ocupada por sorpresa i que el enemigo invasor trata de desalojarla de sus adversarios. (*Declaracion Internacional en Bruselas en 1874, sobre la lei i los usos de la guerra*, artículo 15.—Calvo, *Derecho Internacional Teórico i Práctico*, edicion de 1888, tomo IV, párrafo 2,068.—Dudley Field, *Proyecto de un Código Internacional*, edicion 1881, artículo 756, número 4. — A. J. Helfter, *Derecho Internacional de la Europa*, Paris, 1883, párrafo 125. Nota de Geffcken.—*Manual de Derechos de la Guerra, del Instituto de Derecho Internacional citado por Hall* páj. 525. —Bluntschli, *Derecho Internacional Codificado*, artículo 55 bis);

Considerando: que para juzgar debidamente los sucesos acaecidos en Iquique el 19 de Febrero de 1891, es preciso tener en cuenta cuánta era la importancia de tomar posesion de esta ciudad para cada uno de los belijerantes bajo el punto de vista de los grandes recursos que podian proporcionarles la explotacion i esportacion del salitre; que uno de los objetivos de la guerra es privar a su enemigo de los medios de continuarla i que una aplicacion rigurosa de las leyes de la guerra puede encontrar su justificativo en que se alcanza una disminucion del tiempo que pudiera durar el azote de esta calamidad pública;

Considerando: que la destruccion de la propiedad privada en Iquique en 19 de Febrero de 1891 es una consecuencia desgraciada de actos lejítimos de la guerra i que no compromete la responsabilidad del Gobierno de Chile, que, como lo dice Vattel, «hai en tiempo de guerra perjuicios causados por una necesidad inevitable, tales son, por ejemplo, los estragos de la artillería en una ciudad que se reconquista al enemigo, estos son accidentes, males de la suerte, para los propietarios que lo sufren. El Soberano debe, equitativamente, tomarlos en consideracion si se lo permite el estado de sus negocios; pero no hai accion contra el Estado por desgracias de esta naturaleza, por pérdidas que no se han causado libremente, sino por necesidad, por accidente, usando de su derecho.» [Vattel. *Derecho de Jentes*, libro 3.º, cap. XV, § 232.—*The Law of Claims against Governements*.—*House of Representatives 42 d. Congress*.—*Report*, número 134, page 274, Washington, *Government Printing Office*, año 1875.]

Por estos fundamentos, el Tribunal, por mayoría de votos, disintiendo el árbitro ingles, declara sin lugar la presente reclamacion i absuelve de ella al Gobierno de Ghile.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895.— CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.— LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 18 de Noviembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.





RECLAMACION N.º 66

JONATAS DAVIDSON

MEMORIAL

Williamson, Balfour i C.ª, por don Jonatas Davidson, uno de los propietarios i armador de la nave *Knight Companion*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro mandante ejerce la industria de armador, es ciudadano ingles de nacimiento i tiene su domicilio en Liverpool, siendo esta tambien su residencia a la época en que acaecieron los hechos de que procede la reclamacion que vamos a deducir.

No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile, que principió el 7 de Enero de de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año. No ha presentado a otro Tribunal la reclamacion que en seguida interpondremos, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion o en abono de los daños que la motivan.

El *Knight Companion* fué fletado el 6 de Mayo de 1891 a los señores Balfour, Williamson i C.ª, de Liverpool, para embarcar trigo en Talcahuano. El buque debia descargar en este puerto i en Valparaiso el cargamento que traia de Europa, i en seguida debia regresar a Talcahuano para tomar el referido cargamento de trigo.

El 30 de Junio arribó el *Knight Companion* a Talcahuano. El día 18 de Agosto, estando aun pendiente el carguo de trigo, las autoridades prohibieron embarcar o continuar embarcando este cereal, i esta prohibicion fué mantenida en vigor, respecto del *Knight Companion*, durante 15 dias. Fué derogada a consecuencia del cambio de Gobierno operado por el triunfo de la revolucion.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma de trescientas sesenta i siete libras esterlinas diez chelines (£ 367-10-0) por detencion de 15 dias de la nave espresada, a razon de cuatro peniques [4d.] por dia por tonelada de registro siendo 1,470 toneladas la capacidad del *Knight Companion*.

Solicítase sobre la suma indicada intereses legales del 6 % anual desde el 2 de Setiembre de 1891 hasta el pago efectivo. Pídesese la apertura de un término probatorio para justificar los hechos referidos en el presente memorial, en caso que el Gobierno de Chile niegue su efectividad.

The hereby make oath that, according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON. BALFOUR I C.^a

Snow by Mr. John Nicholson a membre of the firme of Messess Williamson Balfour i C.^a British merchants at Valparaiso, the British Consulate General at Valparaiso, this fifteen day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER.
Vice-Cónsul.

(Sello).

CONTESTACION

Exmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile contesta la reclamacion número 66 que los señores Williamson, Balfour i C.^a presentan en nombre de don Jonatas Davidson, en la forma siguiente:

TOMO III — T. A.

8

2 El memorial presentado no se conforma a las prescripciones del Reglamento. En él no se espresa el año en que nació el reclamante; ni se consignan todos los datos exigidos por los arts. IV i V; ni se formula el juramento ordenado en el art. IX de la manera que en dicho artículo se prescribe. Estas irregularidades hacen inadmisibile el memorial por lo que solicito de V. E. que lo deseché, no dando lugar a la reclamacion.

1 El memorial aparece firmado por Williamson, Balfour i C.^a que se titulan mandatarios del reclamante señor Davidson; pero es evidente que con los antecedentes presentados no puede aceptarse la personeria que aquella casa se atribuye. El firmante, quien quiera que sea, asegura que el señor Davidson es co-propietario del buque ingles *Knighl Companion*, i que este señor le ha otorgado el poder que acompaña i que no aparece debidamente legalizado. Ningun documento comprueba que el *Knigh Companion* sea realmente un buque ingles, ni que el señor Davidson sea uno de sus dueños. En el supuesto de lo que sea, no se espresa ni comprueba la cuota que tiene en el dominio del buque; i en todo caso no hai tampoco documento que manifieste que dicho señor haya sido autorizado por los condueños del buque para otorgar poder a nombre de todos ellos. A lo maspodria hacerlo por la parte que en él tenga, i miéntras esta parte no se defina, se puede decir que no existe representacion alguna.

De otro lado, el mandato ha sido otorgado a una casa de comercio, cuya existencia legal tampoco está comprobada; ni ménos consta que la persona que ha firmado el memorial esté autorizada para usar de la firma social. Ademas el poder no confiere la facultad de entablar la presente reclamacion ante el Tribunal Anglo-chileno, sino solo para ocurrir a los tribunales existentes en la fecha en que se otorgó, 17 de Febrero de 1894.

Por estas consideraciones, solicito de V. E. que se sirva declarar que la persona que suscribe el memorial carece de personeria para entablar esta reclamacion.

3 Pero si esta escepcion no fuere aceptada, V. E. no podrá ménos de declararse incompetente para conocer de la reclamacion. Hai dos motivos poderosos para llegar a la conclusion que indico

i son: 1.º que no consta la calidad de súbdito británico que se atribuye al señor Davidson, co-propietario del *Knight Companion*; i 2.º que no se trata en esta reclamacion de ninguno de los casos que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 sometió al conocimiento de V. E.

En cuanto al primer motivo, no puede caber duda de que V. E. solo puede conocer de reclamaciones deducidas por súbditos de S. M. B., i de que es indispensable que el reclamante establezca de una manera fehaciente su calidad de tal, que por mi parte le niego. La primera base de la competencia de V. E. estriba en esa comprobacion, que está ordenada por la misma convencion i por el Reglamento.

En cuanto al segundo motivo, basta a mi juicio, hacer notar que la reclamacion se funda en el hecho de haber prohibido el Gobierno de la Moneda el embarque de trigo en la *Knight Companion*. Esta medida meramente administrativa no tiene sino una relacion remota con la guerra, i está mui léjos de constituir un acto u operacion ejecutada por la fuerza de mar o tierra de la República, únicos que la Convencion ha sometido al conocimiento de este Tribunal.

V. E. ha de tener a bien, i así lo suplico mui respetuosamente, de declararse incompetente para resolver esta reclamacion.

4 En cuanto al hecho de la prohibicion del embarque de trigo, a la existencia de los perjuicios que se dicen orijinados por esta causa, i al monto de dichos perjuicios, declaro que no puedo aceptar la simple esposicion del reclamante. La prueba que se rinda habrá de arrojar la luz suficiente para apreciar estos datos en su oportunidad.

5 Pero, por mas que se llegara a comprobar que estos hechos han sido reales i efectivos, esta reclamacion seria siempre insostenible en el terreno del derecho.

El reclamante manifiesta que el *Knight Companion* llegó a Talcahuano para cargar trigo que debia conducir a Europa en virtud de un contrato de fletamento que celebró con la casa de Williamson, Balfour i C.^a Espone que el dia 18 de Agosto de 1891, estando aún pendiente el carguío del trigo, las autoridades prohibieron

embarcar o continuar embarcando este cereal, i que esta prohibicion obligó al buque a permanecer inactivo en la bahia durante quince dias. Cobra, en consecuencia, i por razon de estadias, la suma de £ 367-10-0, i a mas los intereses legales del 6% anual hasta el efectivo pago.

De lo espuesto se deduce que el reclamante cree que el Gobierno de Chile no podia impedir que los buques surtos en los puertos de su dependencia cargasen trigo, apesar del temor que era natural abrigar de que ese cereal podia ser llevado a los puertos del norte i servir para el mantenimiento de las tropas i marineria de la Revolucion.

Sostengo, por mi parte, que un Estado tiene el mas perfecto derecho, aún en tiempo de paz, para poner límites a la libertad de comercio, i que este derecho es inherente a su propia soberania. Creo que los publicistas están en completo acuerdo respecto de esta doctrina, por mas que la libertad absoluta en esta materia sea el desideratum de la jeneralidad de ellos. Esto no obstante, reconocen que no solo tienen los Gobiernos la facultad de imponer al comercio extranjero una interdiccion parcial i provisoria, sino tambien la de llegar a la prohibicion jeneral i permanente. "En virtud de este principio de la independendencia mútua de las naciones, dice Calvo, no se podria negar a ningun pueblo el derecho de no admitir en su territorio el comercio extranjero, de prohibir la esportacion de sus productos o de sus tesoros i de oponerse a la emigracion." "Actualmente, agrega mas adelante, se ve todavía nacion civilizada que prohíbe la esportacion de tal o cual objeto aun en tiempo de paz; así en 1887 muchas naciones europeas prohibieron la esportacion de caballos, medida que se levantó tan pronto como desapareció el peligro que dió lugar a ella." (Calvo, *Le Droit International Théorique et Pratique*, t. 3 § 1,304. Fiore, *Nouveau Droit International*, t. 1.º § 531 i 537).

Si tal es el derecho de los Gobiernos en tiempos de paz, mucho mayor es el que les asiste en tiempo de guerra. El mismo Calvo, citando a Hauteville, dice en otra parte que, atendidas las modificaciones que el estado de guerra introduce en las relaciones internacionales, un soberano tiene el derecho de prohibir cualquiera

clase de negocios dentro de sus límites jurisdiccionales. [T. 4.º, § 2,699).

La obligación de admitir el comercio extranjero es imperfecta, según Vattel, i solo confiere derechos imperfectos, que cesan desde el momento que ese comercio sea perjudicial. (*Derecho de Jentes* L. II, cap. II, § 25) «Cada Estado tiene el derecho incontestable de negarse al comercio con tal o cual otra nación i por consiguiente, en caso de consentirlo, puede ponerle las condiciones o restricciones que juzgue convenientes a sus intereses.» [G. F. de Martens.—Heffter, § 33].

«En Derecho Internacional, dice Bonfils, la libertad del comercio reside en la facultad para los Estados de establecer entre ellos relaciones comerciales, sin que los otros puedan entorpecer su ejercicio; es también la facultad para cada Estado de someter sus relaciones comerciales a las restricciones i a los reglamentos necesarios o simplemente útiles a su prosperidad.» «Un Estado, agrega a continuación, puede en vista de ciertas eventualidades, como sería una guerra inminente, prohibir, sea definitivamente, sea por un período mas o ménos largo, la esportación de ciertos productos, como los caballos.» «El Estado que recurre a estas restricciones no ofende a nadie i su conducta queda a salvo de todo reproche, porque no hace sino usar de sus derechos de soberanía e independencia.» (Bonfils, *Manuel de Droit International Public*, § 285 i 286).

El mismo Calvo, ya citado, copia en otra parte las palabras de Sir W. Scott, que manifiestan cual ha sido la doctrina reconocida por el Gobierno Británico sobre esta materia. «Los neutrales, dice este famoso juez, tienen el derecho, cuando estalla la guerra, de continuar su comercio acostumbrado, excepto con respecto a artículos de contrabando i para puertos bloqueados.» [Calvo, t. 4.º § 2,075). Ahora bien, es convenido jeneralmente que el trigo i las provisiones de boca que sirven para abastecer un ejército pueden ser consideradas como contrabando de guerra. Así lo reconoce Calvo a lo ménos para las guerras intestinas (§ 2,741). El Gobierno de Inglaterra declaró el 29 de Junio de 1854 que consideraba como contrabando de guerra, no solamente las armas i las municiones de guerra, sino también los víveres, la madera de construc-

ción, la jarcia, la pez; i Sir James Graham, primer lord de la Corte del Almirantazgo, sostuvo que era incontestable que tales efectos contituiian contrabando. (Fiore t. 3, § 1594).

Segun, pues, la jeneralidad de los tratadistas, i en especial segun las declaraciones hechas por el mismo Gobierno de S. M. B., el trigo puede ser considerado como un contrabando de guerra; i el Gobierno de Chile, al prohibir que se embarcase este cereal en los puertos de Chile, usó de un derecho perfecto. Trataba de evitar con esta medida que el ejército de la Revolucion pudiera proveerse de víveres, i aprovechar la ventaja de que el territorio dominado por su enemigo a causa de su esterilidad no podia proporcionarle la cantidad de harina que necesitaba. Es el caso, por consiguiente, de aplicar aquella regla de Derecho Internacional que Fiore formula en estas palabras: "Un Gobierno que en el ejercicio legal del poder público, ejecuta un acto del cual resulte perjuicio para los extranjeros, tiene el derecho de hacerlo i no está obligado a indemnizar a los particulares que experimentan el daño." [T. 1.º, § 678].

6. Pero si el señor Davidson no puede ejercitar accion alguna en contra del Gobierno para reclamar los perjuicios de que se queja, ni aun en la parte en que personalmente le afecten, ménos aceptable todavía es el cobro de intereses que pretende hacer. Desde luego el memorial no precisa el monto exacto de esos intereses, como lo prescribe el artículo VIII del Reglamento. En seguida, es contrario a derecho exigirlos, cuando no existe obligacion pactada, ni se trata de una cantidad líquida. Considerados como indemnizacion de perjuicios causados por la mora, son de todo punto inadmisibles en cuanto al tiempo anterior a la notificacion de la demanda.

Por todas estas consideraciones, suplico a V. E. se sirva declarar sin lugar esta reclamacion, tanto en lo que respecta al capital como por lo que hace a los intereses que se cobran; esto en el caso de que V. E. no dé lugar a alguna de las escepciones dilatorias aducidas al principio.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Continuando el plan de defensa de las demas reclamaciones análoga a la presente, i aun creo que de todas las que han sido interpuestas ante V. E., el señor ajente del Gobierno de Chile empieza la contestacion por enumerar los defectos de forma de que adolece, a su juicio, el memorial; i por pedir, que, por ésto solamente, sea nuestra reclamacion rechazada *in limine*.

Examinaremos esas objeciones en el propio orden en que han sido deducidas; pero ántes conviene formular algunas observaciones jenerales.

Apénas tuvimos noticia por la contestacion a otras reclamaciones, de las exigencias del señor ajente, en cuanto a todos i a cada uno de los ápices reglamentarios, i aun de algunos que no son reglamentarios, escribimos a la asociacion de abogados que tienen a su cargo en Inglaterra la organizacion i la comprobacion de éstas reclamaciones, pidiéndoles la remision inmediata de todos los documentos que pudiesen servir para satisfacer las espresadas exigencias.

En algunos casos no fué difícil obtenerlos i los hemos acompañado ya o los agregaremos tan luego como la oportunidad se presente; pero en otros, se tropezó con obstáculos insuperables. En cuanto a fées de nacimiento i prueba documental referente a la nacionalidad británica de las asociaciones o sociedades que son dueños de las naves damnificadas, i de cada uno de los individuos que las forman, ha resultado imposible obtenerlas respecto a cada reclamacion.

Acompañaremos en tiempo oportuno la correspondencia que con tal motivo hemos cambiado con nuestros mandantes, a fin de que se aprecie la magnitud de los inconvenientes que han surjido. No sería justo, en caso alguno rechazar una reclamacion porque no han podido los interesados ofrecer los documentos que se les exigian, mas con el propósito deliberado de hostilizarles, que con el

de satisfacer una duda o una sospecha medianamente fundada. Lo único equitativo seria, o atenerse a los dictados de la conciencia, o hacer uso de la facultad que el Excmo. Tribunal se ha reservado en el artículo final de su Reglamento, para suprimir, modificar o adicionar sus prescripciones, si la esperiencia indicara la necesidad de hacerlo.

Ahora, entraremos en materia.

I

Acompañamos un *affidavit* o declaracion juramentada del señor Jonatas Davidson, nuestro poderdante, al cual van anexos los siguientes documentos: 1.—Póliza de fletamento orijinal; 2.—Extractos del Diario navegacion del *Knight Companion*. 3.—Cartas orijinales escritas por el capitan de esta nave a sus armadores, los señores Davidson Bisset i Ca.

Como esta declaracion contiene una relacion de hechos idéntica a la del memorial i ha sido jurada por el señor Davidson ante un notario público, es de esperar que ese juramento satisfaga al señor agente.

En dicho *affidavit* espone el señor Davidson, que la firma «Davidson Bisset i Ca.» de que él es socio administrador, es el armador del *Knight Companion* i que todos los miembros de la espresada casa son súbditos ingleses. Si podemos obtener documentos que comprueben aun mas ámbas aserciones los agregaremos; pero prevenimos desde luego que si no nos remiten, será por imposibilidad.

Avanzaremos, sin embargo que la Inglaterra es, talvez, de todos los paises del mundo aquel en donde mas se respeta el juramento; i por esto es que el *affidavit* o sea la declaracion jurada de la parte, hace prueba miéntras no es contradicha positivamente, i no por mera malicia. El señor agente podrá, relativamente a las aserciones que hace el señor Davidson en su *affidavit*, decir únicamente que ignora si son o no ciertas; pero no podrá negarlas o contradecirlas i ménos aun fundar su contradiccion en hechos positivos. Deberá entónces quedar en pié lo espuesto en el *affidavit*.

Hai que tomar en cuenta tambien de que el *Knight Companion* naufragó en el curso de 1893 pereciendo toda su tripulacion i perdiéndose todos sus documentos i papeles. No será, pues, posible aducir testimonios o documentos emanados de sus oficiales en apoyo del presente reclamo, fuera de lo que acompañan el *affidavit*.

II

Las demas escepciones, tanto de forma como de fondo, que se promueven en la contestacion son las mismas que las opuestas respecto de la reclamacion núm. 67 referente a la nave *Overdale*. Justo es que reconozcamos, sin embargo, que en la presente no se ha llevado la denegacion sistemática i artificiosa a términos tan exajerados como en aquella.

En la réplica de la referida reclamacion debatimos latamente las escepciones del señor ajente i concluimos invocando el Tratado de Paz, Amistad i Comercio celebrado entre Gran Bretaña i Chile, cuyos arts. II i XVII deciden el caso actual en favor de nuestros mandantes, aun haciendo caso omiso de los preceptos del Derecho Internacional teórico que tambien les amparan.

Reproducimos aquellas alegaciones, i creemos que a ésto debemos limitarnos, porque indudablemente ámbas reclamaciones, i acaso todas las análogas serán decididas por V. E. a la vez.

Hacemos peticion formal para que se abra un término probatorio, a fin de acreditar los hechos que indicaremos en los respectivos interrogatorios. Designamos desde luego como testigos, sin perjuicio de agregar otros mas tarde, a los siguientes señores:

Guillermo Watson Mc-Kay, sujeto británico, Concepcion, comerciante Carlos Shaw Mc-Kay, sujeto británico, Talcahuano, Vice-consulado ingles, Isaac de Sola, Americano, Talcahuano, Bodeguero.

Santiago Bonthron, sujeto británico, Valparaiso, comerciante.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Con la firma de Williamson, Balfour i C.^a se ha presentado el escrito de réplica correspondiente a la reclamacion número 66 elevada en nombre de don Jonatas Davidson. Cumplio, por mi parte, con el deber de duplicar, respondiendo a las observaciones que mi escrito de contestacion ha merecido al reclamante.

1 En esta reclamacion como en casi la unanimidad de las que han sido presentadas al Tribunal, el memorial ha estado léjos de ajustarse a las prescripciones reglamentarias. Cuando la defensa del Gobierno de Chile, que por su parte ha procurado obedecer puntualmente esas prescripciones, ha llamado la atencion de V. E. a la falta de cumplimiento del Reglamento, los señores reclamantes han calificado de nimias sus observaciones, o a lo mas, han invocado la equidad del Tribunal para que los considere dispensados de las formalidades reglamentarias, que, por lo visto, se pretende que no son obligatorias sino para el Gobierno de Chile. Los señores Williamson, Balfour i C.^a manifiestan que para satisfacer mis *exigencias*, no las del Reglamento, se han visto obligados a pedir documentos i antecedentes a una asociacion de abogados que funciona en Inglaterra i cuya mision ha sido organizar i comprobar estas reclamaciones.

Fruto del trabajo e investigaciones de esa asociacion de abogados ha sido la presentacion de un *affidavit* que emana del mismo reclamante señor Davidson i que está acompañada de la póliza original de fletamento i de papeles que provienen del mismo señor Davidson o de sus empleados. Con tales antecedentes cree el representante del señor Davidson que están subsanadas todas las omisiones reglamentarias, i, lo que es mas, refutados los artículos previos que han sido deducidos en la contestacion.

El *affidavit*, sobre todo, que en este caso es una declaracion juramentada del interesado, ha merecido de los señores Williamson Balfour i C.^a el honor de ser elevado a la categoria de una presun-

cion legal. Segun ellos, cuando en Inglaterra se presenta un *affidavit*, o sea la declaracion jurada de la parte, hai que atenerse a ella, hasta que se presente plena prueba en sentido contrario. Eso sí, se guarda bien de citar la lei inglesa que concede una fuerza tan poderosa a la propia declaracion jurada de la parte.

Por mucho que sea el deseo en que abunde de rendir acatamiento a la ciencia jurídica de mi contendor, que supongo inspirada en lo que se refiere a la lejislacion inglesa, por los conocimientos i suficiencia de la asociacion de abogados de que nos da noticia, no puedo en este caso aceptar la teoría que desarrolla acerca de lo que es i de lo que en derecho vale un *affidavit*.

Un *affidavit* es una simple declaracion juramentada hecha fuera de juicio ante un oficial público que tiene carácter para recibir juramento. Se diferencia sustancialmente de la deposicion de un testigo así como del juramento mismo. [Vaughan Abbot, *Dictionary of terms and phrases used in american or english jurisprudence*, v. *Affidavit*.]

No parece indispensable que la declaracion sea prestada por la misma persona interesada, pero siempre emana *ex parte*, como dice Webster. Blackstone menciona el *affidavit* únicamente al tratar del pago por consignacion, i dice que es el juramento voluntario prestado ante cualquier juez u oficial de la Corte para afirmar la verdad de ciertos hechos. (*Commentaires sur les lois anglaises*, Lib. III, cap. XX) Otro comentador de la lejislacion inglesa, hablando de la renta vitalicia, manifiesta que por medio de un *affidavit* se puede pedir a la justicia una órden para que se haga comparecer a la persona a cuya vida está afecto el pago de la renta, cuando hai fundados motivos para creer que esta persona ha fallecido. (Lew, *Elements de Droit Civil Anglais*, Lib. II, Sec. II.)

Ninguno de estos autores atribuye al *affidavit* el mérito que le supone mi honorable contendor. Ninguno atribuye tampoco a la declaracion que presenta la parte interesada la fuerza probatoria de una presuncion legal, que se ha querido suponerle.

No seria siquiera posible concebir que una declaracion de la misma parte interesada, prestada fuera de juicio, pudiera tener mayor valor que la misma declaracion prestada en juicio; i se sabe que en

derecho no afecta a la parte contraria sino al mismo que la presta la declaracion que hace un litigante dentro del juicio. Si la simple declaracion del interesado pudiera producir el efecto que se le supone, la condicion legal de los litigantes con respecto a la prueba podria ser alterada a voluntad del demandante. Bastaria para ello que este acompañara su demanda con un *affidavit* en que bajo juramento espesara que los hechos habian pasado en la forma que conviniese a su derecho; esta afirmacion, a juicio del contendor, estableceria una presuncion legal que la parte demandada no podria destruir sino con plena prueba en sentido contrario. Todo esto es evidentemente erróneo, i no necesita de mayor refutacion. Un *affidavit* no es una prueba ni llega jamas a constituir una presuncion legal. Su mérito probatorio podria a lo sumo equipararse al que tiene cualquiera afirmacion que una de las partes haga en juicio.

No tienen razon, por consiguiente, los señores Williamson, Balfour i C.^a cuando pretenden dar por comprobados los hechos mas sustanciales del juicio por medio de declaraciones emanadas de la misma parte a quien representan. Tales declaraciones carecen en absoluto de mérito probatorio en Chile i en todos los paises del mundo.

Por lo demas, i volviendo al punto de partida, el *affidavit* presentado está mui léjos de subsanar los defectos del memorial que anotá en mi contestacion. Ellos quedan siempre en pié, i toca a V. E. resolver si las prescripciones del Reglamento obligan solamente al Gobierno de Chile, o si tambien rijen con los señores reclamantes.

2 El mandatario de los reclamantes no ha rebatido en su réplica las escepciones dilatorias o perentorias que formulé en mi contestacion; sino que se ha limitado a referirse a lo que ha espuesto en su réplica de la reclamacion núm. 67. Voi a procurar hacerme cargo de los argumentos que se encuentran consignados en ese escrito.

Comenzaré por la escepcion de falta de personeria.

A este respecto, se conservan en pié todas las objeciones que hice al poder con que don Juan Nicholson ha asumido la representacion de la casa de Williamson, Balfour i C.^a en primer término, i la de don Jonatas Davidson en segundo. Las razones alegadas en la réplica de la reclamacion núm. 67 para sostener la suficiencia

del poder, son peculiares de aquella causa, i no tienen aplicacion a la presente.

El *affidavit* presentado para comprobar que el señor Davidson es dueño del buque *Knight Companion*, carece como lo he manifestado de todo mérito probatorio. No hai hasta ahora documento alguno fidedigno que demuestre la nacionalidad del buque, ni el dominio que sobre él se atribuye el señor Davidson. Al contrario, su declaracion viene a complicar aún mas este negocio. El señor Davidson sostiene hoy que el propietario del buque es la casa de Davidson, Biset i C.^{ta}; i siendo ésta, segun parece, una sociedad colectiva, se ha abstenido de espresar el nombre de cada uno de los socios, su nacionalidad, carácter neutral i de acreedor insoluto. El señor Davidson no ha acreditado la representacion que asume de sus consocios ni la existencia misma de la sociedad. Tampoco se ha acreditado la existencia legal de la casa de Williamson, Balfour i C.^{ta}, ni la facultad otorgada a don Juan Nicholson para usar la firma de la casa, ya que está confesado que no es socio de ella, apesar de la aseveracion contraria que, en su carácter de ministro de fé, ha hecho el señor vice-cónsul británico en Valparaiso.

Mantengo, por consiguiente, la escepcion de falta de personeria que opuse en mi contestacion a la demanda.

3 En la réplica de la reclamacion número 67 se ha intentado echar por tierra las razones en que apoyé la escepcion de incompetencia del Tribunal. He sostenido que no está comprobada la nacionalidad británica del reclamante, i que el hecho en que se basa la reclamacion no constituye un acto u operacion de guerra, como lo exige la Convencion de 1893, para que pueda ser sometida a la consideracion de este Tribunal.

Mi honorable contradictor sostiene, a su vez, que la nacionalidad de los reclamantes se encuentra suficientemente comprobada; i que la prohibicion de cargar trigo que dice impuesta a la nave *Knight Companion* es un acto u operacion de las fuerzas de la República de la calidad requerida por la Convencion para que pueda ser sometida al conocimiento del Tribunal. Voi a analizar brevemente las razones alegadas por el mandatario de los reclamantes en apoyo de las dos tesis que sustenta.

Sostiene mi honorable contradictor que la nacionalidad del señor Davidson está comprobada con el *affidavit*, o sea con la declaracion juramentada que él mismo ha prestado de ser súbdito de S. M. B. i con la aseveracion que en el mismo sentido hace el notario ante quien declaró.

He manifestado ya que el *affidavit* no puede por sí solo constituir prueba de ninguna especie, i mucho ménos cuando el señor Davidson no afirma él mismo ser un súbdito británico. El reclamante dice simplemente: «Yo Jonatas Davidson de Liverpool en Inglaterra», con lo cual puede entenderse que está domiciliado o reside en esa ciudad, o bien que ha nacido en ella. No ha hecho, pues, una declaracion clara i categórica acerca de su nacionalidad.

Pero, como he dicho, esa declaracion del interesado, aún cuando fuese espresa, de nada valdria, porque la Convencion i el Reglamento exigen que la nacionalidad sea comprobada con arreglo a derecho. Se observa, sin embargo, que puesto que el Reglamento exige que el reclamante caucione con juramento la declaracion que hace, es indudable que no ha obedecido a otro propósito que el de admitir ese juramento como suficiente prueba. No alcanzo a percibir la lójica de esta deducccion; i al contrario, creo que si este razonamiento se considerase fundado, nada probaria a fuerza de probar demasiado. En efecto, segun él, el juramento que se presta en todo juicio de ser la causa justa i cierto los hechos, dispensaria al demandante de rendir prueba, porque para algo ha debido exigir la lei el juramento de calumnia o de mancuadra que debe acompañar toda demanda. Ante este mismo Tribunal el reclamante no tendria que comprobar hecho alguno de los que sirven de fundamento a la reclamacion, puesto que en conformidad al art. IX ha jurado ser ciertos todos los hechos que ha aseverado en su memorial; i si esta caucion se exige «no habrá de ser, (uso las palabras mismas de la réplica de la 67) de seguro, para desestimarlas i colocarlas en la misma condicion que si no se las hubiese afirmado con juramento alguno».

Mi honorable contradictor me permitirá recordarle que esta clase de juramentos no se exigen por via de prueba, sino como una

solemnidad que garantiza la buena fe con que se procede a deducir una accion judicial. Ni la lei ni el Reglamento le han atribuido, ni podido atribuirle otro alcance.

No vale mas como prueba el certificado del notario. Los señores reclamantes han pretendido dar a los notarios ingleses una autoridad infalible, superior a toda prueba; pero se han abstenido constantemente de manifestar cual es la lei de la Gran Bretaña que concede a los notarios una facultad tan ilimitada, que llega a igualar, i talvez a superar, a la de los mismos reyes, cuya palabra, segun la lei de algunos paises, forma por si sola prueba plena en juicio. No: los notarios ingleses al igual de los de otros paises, no tienen otra mision que la de dar carácter de autenticidad a los actos que ante ellos pasan. Ellos no pueden certificar que un acto está arreglado a la lei, ni que son exactos tales o cuales hechos. De lo único de que dan fe, i sobre lo cual tiene autoridad su palabra, es de haber pasado el acto ante ellos i de que las partes han declarado tal o cual cosa. Asi, pues, cuando un notario, lo mismo en Chile que en Inglaterra, asegura que es chileno o ingles un individuo que ha comparecido ante él, o que tiene tal edad o estado civil, no hace sino referirse a lo que sobre el particular le declaran las mismas partes. La aseveracion del notario no hace prueba sobre estas circunstancias, ni habria tribunal que aceptara como prueba suficiente de esta clase de hechos aquella aseveracion.

Si el mandatario de los señores reclamantes pretende que la lei inglesa confiere a los notarios la facultad escepcional i extraordinaria de que se tengan como legalmente ciertos todos los hechos que ellos aseveran, nada le será mas fácil que exhibir el testo de la lei. Yo no la he encontrado en ninguna compilacion; i al revés me he formado la idea de que en Inglaterra los notarios tienen las mismas facultadas que en los demas paises de la tierra, observando que ni Blackstone, ni Lehr, ni Pavitt, espositores o comentadores de la lejislacion inglesa, ni los numerosos autores del Derecho Internacional privado, como Fœlix, Calvo, Fiore, Weiss, Lawrence, Asser, Olivart, etc. hacen mencion de esta enorme diferencia que se supone existir entre las facultades de los notarios ingleses i los de las demas naciones.

No existiendo en realidad tal diferencia, será menester atribuir al certificado del notario de Liverpool, señor Weightman, el único valor que el derecho le concede, i considerar, por consiguiente, que su aseveracion acerca de la nacionalidad británica del señor Davidson no es sino la reproduccion del *affidavit*, o sea la declaracion que sobre el particular han prestado los mismos interesados.

Esta declaracion no constituye en derecho prueba de ningun jénero; i por tanto hasta hoi no existe prueba de que los reclamantes sean realmente súbditos de S. M. B.

La incompetencia del Tribunal arbitral es, pues, manifiesta por ese capítulo. No lo es ménos, a causa de que el acto que motiva esta reclamacion nó ha emanado de las fuerzas de mar o tierra de la República, sino que tiene el carácter de meramente administrativo. En la dúplica de la reclamacion número 54 he discutido este punto con la estension que merece; i ahora, para no fatigar nuevamente la atencion del Tribunal, me limitaré a dar por reproducidas las razones que alegué en aquel escrito.

El mandatario de los reclamantes, dando a las palabras de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 un alcance ilimitado, a que ellas no se prestan i que no tiene base en el derecho ni en la historia misma de aquel tratado, pretende que las fuerzas de mar i tierra de la República no están constituidas únicamente por el Ejército i la Escuadra nacionales, sino tambien por el Presidente de la República i sus agentes administrativos, a causa de que las órdenes que éstos dictan deben ser obedecidas bajo la sancion de la fuerza.

Creo que basta exhibir esta tésis, i que es perdido el tiempo que se emplee en refutarla. Lo único que olvidó el reclamante agregar al número de autoridades o funcionarios que, segun él, constituyen la fuerza púbilca, fué el poder judicial, cuyas resoluciones se cumplen tambien bajo la sancion de aquella fuerza (*manu militari*). Así, pues, segun su criterio, habrian podido presentarse ante V. E. reclamaciones fundadas en actos judiciales de los Tribunales chilenos, i pedir a V. E. que dejase sin efecto tales sentencias, o revocase tales otras, que, a juicio de los reclamantes, fuesen perjudiciales para sus intereses.

A esta singular teoria, condenada ya por numerosos precedentes de los tribunales Anglo-chileno e Italo-chileno que fallaron las cuestiones nacidas de la guerra del Pacífico, se trata de buscar apoyo en la historia de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893. Se dice al efecto que de la correspondencia diplomática con que se preparó aquella Convencion consta que este alto Tribunal se organizó precisamente para conocer i fallar reclamaciones de la naturaleza de la presente.

Mi honorable contradictor padece en esto un error profundo. Ni ha existido la correspondencia que invoca ni se ha discutido siquiera la cuestion que ahora se propone, entre los representantes de los paises que celebraron el tratado. I aun cuando se hubiera discutido entre ellos sobre la base de reclamaciones como la actual, es un hecho fuera de toda duda que el resultado de sus negociaciones fué aprobar la misma Convencion que en 1883 se habia celebrado entre los mismos paises para un objeto análogo. Bien sabian el Gobierno de la Gran Bretaña i su representante en Chile cuál era el alcance que se habia atribuido a aquella Convencion por el Tribunal llamado a aplicarla, i al adoptarla de nuevo en los propios términos en que estaba redactada, es claro que no se pretendió hacer la considerable innovacion que supone el mandatario del reclamante. Por otra parte, la letra misma de la Convencion no presta asidero a la interpretacion estensiva que trata de atribuírsele. Ella fué ajustada para poner término amistoso a las reclamaciones deducidas con motivo de la guerra civil, como lo espresa el preámbulo, i las reclamaciones deben ser orijinadas de actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante dicha guerra civil, como lo espresa el artículo 1.º. Ahora bien, la República no ha tenido durante la guerra civil de 1891, ni ántes o despues de esa época, otra fuerza de mar que su Escuadra, ni otra fuerza de tierra que su Ejército. Ni el Diccionario de la lengua, ni el derecho, ni la jurisprudencia, ni el uso vulgar i corriente han llamado jamas fuerza de la República a las autoridades políticas de la nacion, aun cuando sus mandatos hubieran, en algun caso extremo, de ser ejecutados por la fuerza. Actos u operaciones del ejército o armada con motivo de una guerra, no son ni

pueden ser otra cosa que los combates, bloqueos, bombardeos, o en suma, cualquier acto bélico en la acepcion técnica de la palabra. A esta clase de actos es a la que se ha referido la Convencion, como que son los únicos que pueden comprenderse dentro de sus términos literales entendidos conforme al Diccionario i al uso comun.

Toda otra intelijencia es indebida, porque ella importa una interpretacion innecesaria, que debe evitarse; (Bello, *Principios de Derecho Internacional*, p. 1.ª, cap. 10, § 2.ª 1.ª regla.—Fiore, *Derecho Internacional Público*, t. 2.º, § 1,035] i porque, a mas de pugnar con el testo de la Convencion tiende a ampliar una jurisdiccion escepcional, que es de estrictísima interpretacion, segun un conocido principio de derecho.

En el caso actual no se trata de ningun acto u operacion ejecutado por las fuerzas de la República, sino simplemente de un decreto gubernativo que, segun el reclamante, prohibió por algunos dias la esportacion de cereales en los puertos sujetos a la autoridad central. La fuerza pública, o sea el ejército o la armada no tuvieron intervencion alguna en este acto, i ni siquiera se llevó a efecto *manu militari* el cumplimiento del decreto gubernativo.

Es, pues, evidente que el acto no está comprendido entre aquellos que la Convencion sometió a la jurisdiccion de este Tribunal. La incompetencia, fundada en este capítulo es, por consiguiente, perfectamente manifiesta.

4 Pasando a la cuestion de derecho suscitada sobre el fondo mismo de la reclamacion, i aceptando hipotéticamente la existencia de los hechos en que ella se basa, debo hacer presente que el mandatario del reclamante se limita en su réplica a invocar en su apoyo las prescripciones de los artículos 2 i 17 del Tratado de Comercio i Navegacion que existe vijente entre Chile i la Gran Bretaña. Por lo demas, se refiere a cuanto tiene alegado en la réplica de la reclamacion número 67. Forzoso nos será, pues, examinar tambien lo que a este respecto ha espuesto en el escrito a que se refiere, prescindiendo, por supuesto, de aquellos argumentos que no se relacionan directamente con el caso actual.

En la contestacion tuve el honor de manifestar que un Gobierno

en virtud de la soberanía inherente a la nación, tiene el derecho de poner restricciones a la libertad de comercio, sobre todo cuando pesa sobre el país la calamidad de una guerra. Hice presente que esta doctrina está aceptada i reconocida por todos los autores; i agregué que el Gobierno de la Gran Bretaña habia reconocido el derecho de imponer limitaciones a la esportacion de mercaderías que tuviesen el carácter de contrabando de guerra, entre los cuales el mismo Gobierno habia comprendido los víveres, conformándose en esto a una regla perfectamente respetada.

A la cuestion así tratada i resuelta de un modo concreto, *hic et nunc*, se sirve oponer mi honorable contradictor principios jenerales i abstractos, que los tratadistas establecen como base de las relaciones de los pueblos en su vida normal, es decir, durante la paz.

Se invoca en primer lugar la autoridad de Bello. ¿I qué es lo que dice este autor? Precisamente en el capítulo i seccion citados por el contendor (Parte 1.ª, Estado de paz, cap. VI, sec. 2) sostiene que el soberano de una nación está autorizado: «1.º para prohibir cualquiera especie de importacion o esportacion, i aun para cerrar sus puertos al comercio extranjero.» Verdad es que aconseja como medida equitativa que se dé noticia anticipada de las prohibiciones o restricciones impuestas al comercio, que es precisamente el contenido de la cita que ha hecho el contendor. Pero debe advertirse que Bello no hace de este deber de equidad una obligacion estricta, cuya falta de cumplimiento imponga a los gobiernos otra responsabilidad que la simplemente moral. La regla, por otra parte, es aplicable, como lo dice el mismo reclamante, tan solo durante el estado de paz. Cuando una nación se encuentra en estado de guerra, el comercio neutral está sujeto a numerosas e importantes restricciones. El mismo Bello cita en el capítulo VIII de la segunda parte de su obra algunas de las principales; i en la seccion 8.ª reproduce las palabras de sir W. Scott, que declaran que «al estallar la guerra, los neutrales tienen derecho para seguir su acostumbrado comercio, escepto en artículos de contrabando o con puertos bloqueados». Esta es precisamente la doctrina aplicable al caso actual. El Gobierno de Chile pudo restringir el co-

mercio neutral, prohibiendo la esportacion de cereales, por ser un artículo de contrabando de guerra.

La cita del *Derecho Internacional Codificado* de Fiore, hecha por el reclamante, no es mas afortunada que la anterior. Partiendo del principio de que todo Estado tiene el derecho de declarar abiertos o cerrados al comercio los puertos de mar, pudiendo permitir la importacion o esportacion de mercaderías, reconoce Fiore, en su artículo 572, el derecho de los comerciantes neutrales para cargar i descargar mercaderías i llevar a cabo las operaciones mercantiles. Perfectamente exacto; pero se supone en este artículo, redactado para época de paz, que el Estado permite la importacion o esportacion de mercaderías. Desde el momento que la prohíba, como sucede en el caso actual, el artículo deja de tener aplicacion.

En Chile el Presidente de la República goza de amplísimas facultades para poner restricciones al comercio, pudiendo hasta cerrar temporalmente para el comercio uno o mas puertos mayores marítimos o terrestres, cuando así lo exijan las circunstancias. (Art. 7.º de la Ordenanza de Aduanas). El ejercicio de esas facultades legales está autorizado por el Derecho Internacional en muchos casos. Segun Fiore (art. 1,205 de la obra citada) es considerado como derecho principal i absoluto de los belijerantes, el de prohibir el transporte del contrabando de guerra.

He sostenido en la contestacion que el trigo constituye un artículo de contrabando de guerra. Se replica que no lo es *per se*, aun que podria serlo mediante una declaracion de uno de los belijerantes notificada a los neutrales.

Creo que mi honorable contendor no tiene razon para sostener que el trigo no es *per se* un contrabando de guerra. Uno de los puntos mas graves i en que mayor desacuerdo existe entre los escritores de Derecho Internacional, es el relativo a la calificacion de los artículos de contrabando de guerra. Sobre esta materia no hai una doctrina bastante jeneralmente aceptada para considerarla como regla del Derecho Internacional. Los Gobiernos han variado de opiniones constantemente acerca de este negocio. Pude manifestar en mi contestacion que los víveres i el trigo eran considera-

dos comunmente como contrabando de guerra, i que el Gobierno británico lo ha declarado así en diversas ocasiones. Bello cita especialmente el decreto de 9 de Mayo de 1793 de la Convencion Nacional francesa i las instrucciones dadas a los marinos británicos el 8 de Julio siguiente que califican los granos i harinas como contrabando de guerra (Obra citada, P. 2.ª, cap. 8.º, sec. 4). Otros autores citados en mi contestacion manifiestan igualmente que tal ha sido la doctrina constante del Gobierno de la Gran Bretaña. Seria, pues, el caso de aplicarle aquellas famosas palabras que sirvieron para condenar a un canciller de Francia: *Patere legem quam ipse tulisti*.

Aun cuando el trigo no constituyera *per se* un contrabando de guerra, el reclamante reconoce que el Gobierno de Chile habria podido declararlo tal, cuidando de notificarlo a los neutrales. Es precisamente lo que ha ocurrido en el caso actual, segun su propia esposicion. El Gobierno prohibió la esportacion de trigo, porque estimó que era un elemento importantísimo para que los revolucionarios pudieran continuar la guerra civil iniciada. La notificacion se hizo especialmente al mismo capitan del *Knight Companion*; i es sabido que en Derecho Internacional la notificacion especial no solo suple, sino que aventaja a la notificacion jeneral.

Se alega, sin embargo, que el contrabando deja de serlo cuando el destino de la embarcacion no es un puerto enemigo, sino uno neutral. Yo preguntaria a mi honorable contendor: ¿Cómo podia saber el Gobierno que el buque iba al puerto para el cual era despachado i nó a alguno de los ocupados por el enemigo? ¿No era probable que el incentivo de una fuerte ganancia hubiera movido al capitan a cambiar su rumbo i a dirigirse a uno de esos puertos? ¿No pasó muchas veces durante esta misma guerra que buques despachados para puertos neutrales, una vez salidos a alta mar, cambiaban de direccion i llegaban a Iquique o Pisagua, en lugar de Mollendo o el Callao?

V. E. habrá de ver en otras reclamaciones como se realizó este hecho, no en una sino en varias ocasiones. Habria habido demasiado candor de parte del Gobierno de Santiago prestando fe incondicional a la palabra de capitanes de buque que tan mal cum-

plían con ella. La necesidad de su conservacion i defensa pudo imponerle la medida de prohibir la esportacion de trigo; i al hacer uso de sus facultades legales, no inferia perjuicio a nadie, porque *neminem lædil qui jure suo utilitur*.

De la doctrina internacional que ha invocado con tan poco provecho, pasa el reclamante a acojerse al tratado de amistad, comercio i navegacion que los Gobiernos de Chile i la Gran Bretaña ajustaron el 4 de Octubre de 1834. A su juicio, los arts. 2.º i 17 de ese tratado deciden formal i completamente a su favor la cuestion actual.

En presencia de tal afirmacion yo me habria visto precisado a copiar literalmente esos dos artículos para que V. E. viera si es posible encontrar en ellos lo que yo no he podido divisar: la relacion que pueden tener con este reclamo; pero el contendor ha tenido a bien ahorrarme ese trabajo, haciendo él mismo la trascripcion.

El art. 2 del tratado establece sustancialmente la libertad reciproca de comercio, el derecho consiguiente de entrar i salir de los puertos de mar de una i otra nacion, i la proteccion a las personas, propiedades e industria de los ciudadanos de la otra parte en los mismos términos que a las de los nacionales. De esta disposicion de carácter jeneral no puede deducirse que los Gobiernos respectivos hayan perdido las facultades que les confieren las leyes para restringir el comercio nacional i extranjero en la forma que convenga a sus intereses. Los Gobiernos han continuado gozando i usando de esas facultades despues del tratado lo mismo que ántes. Asi, el Gobierno de Chile ha cerrado i abierto puertos al comercio, ha prohibido importar o esportar mercaderias determinadas, segun lo aconsejaban los intereses nacionales, sin que el Gobierno de la Gran Bretaña hubiese pensado jamas en reclamar de tales actos que son inherentes a la soberania.

Para que el art. 2.º del tratado pudiese tener alguna aplicacion a este caso, seria menester que contuviera alguna estipulacion restrictiva de los derechos que confieren las leyes de cada pais, vedando a ámbos Gobiernos que pudieran prohibir o siquiera limitar la importacion o esportacion de mercaderias cuando lo estimasen conveniente.

Otro tanto se puede decir con relacion al art. 17. Por él se prevé el caso de embargo o clausura jeneral de puertos en tiempo de guerra; i se determinan las obligaciones i derechos que nacen de una medida de esta clase. No se trata en esta reclamacion de clausura jeneral ni parcial de puertos; el Gobierno de Chile no ha prohibido ni impedido la salida del *Knight Companion* del puerto de Talcahuano. La cuestion es otra mui diversa: el armador o propietario de ese buque se queja de que se le haya prohibido embarcar trigo por el término de quince días. Este caso no está contemplado en el art. 17, pues la única cuestion de derecho que V. E. está llamado a resolver, es si el Gobierno al prohibir la esportacion de trigo obró dentro de sus facultades; o si, excediéndolas, ha violado algun principio de Derecho Internacional. De esa violacion podria nacer el derecho a una indemnizacion de perjuicios.

Pero el contendor no ha apoyado tampoco su razonamiento en esa disposicion de la cláusula 17 del tratado, sino en la segunda parte de ella que ordena indemnizar o compensar al dueño de una propiedad cualquiera, que fuese tomada, usada o menoscabada por las autoridades lejítimas del pais para un uso i servicio de interes público. Esta disposicion le parece mui aplicable al caso actual por cuanto se ha dicho que el interes público o el del Gobierno constituido habia exigido la prohibicion de embarcar trigo a fin de impedir que el partido revolucionario se surtiese de él.

Por mi parte no alcanzo a columbrar la analogia que pueda haber entre la espropiacion de bienes, que es el caso a que se refiere la Convencion, i la prohibicion de embarcar trigo que es el caso a que se refiere la presente reclamacion.

El Gobierno de Chile no ha espropiado al propietario de la *Knight Companion* de ninguna clase de bienes; pues, a ser efectivo el hecho, la prohibicion de esportar trigo no envuelve ningun jénero de espropiacion. Los casos son perfectamente diversos, i no hai entre ellos siquiera una relacion de analogia.

Es por lo tanto, del todo impertinente la cita de los arts. 2 i 17 del tratado de amistad, comercio i navegacion que se celebró entre los Gobiernos de Chile i la Gran Bretaña con fecha 4 de Octubre de 1854. Tan impertinentes como esa cita, son las doctrinas de

carácter jeneral i para casos diversos del presente, que ha invocado el representante de don Jonatas Davidson para sostener su reclamacion.

Quedan en pie, por consiguiente, las razones que aduje en mi contestacion apoyadas en el Derecho Internacional, tal como lo entienden i comentan los distinguidos autores que tuve el honor de citar. Aguardo confiado en que ellas servirán de fundamento para desechar la reclamacion, dado caso que el Tribunal no acepte las escepciones dilatorias que tengo aducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson Balfour i C.^a, por don Jonatas Davidson, uno de los propietarios i armador de la nave *Knight Companion*, reclama del Gobierno de Chile la suma de trescientas sesenta i siete libras esterlinas diez chelines mas intereses del seis por ciento anual deven-gados desde el 2 de Setiembre de 1891 hasta la fecha del pago por detencion del buque durante 15 dias.

El reclamante espone que el *Knight Companion* fué fletado el 6 de Mayo de 1891 a los señores Balfour, Williamson i C.^a de Liverpool para embarcar trigo en Talcahuano; que el 30 de Junio arribó el buque a ese puerto i que el 18 de Agosto, estando aun pendiente el carguo del trigo, las autoridades prohibieron continuar embarcando este cereal i que esta prohibicion fué mantenida en vigor respecto del *Knight Companion* durante 15 dias; hasta que fué derogada por el Gobierno que se formó despues del triunfo de la revolucion; que reclama del Gobierno de Chile que le indemnice por estos 15 dias de detencion a razon de cuatro peniques al dia por cada tonelada de rejistro, siendo mil cuatrocientas setenta toneladas la capacidad del *Knight Companion*, lo que da un total de trescientas se-

sesenta i siete libras esterlinas diez chelines fuera de interes que tambien cobra.

Pide que se abra un término de prueba si se negaran los hechos. Se acompañaron como comprobantes de la reclamacion una protesta hecha por el capitan del *Knight Companion* ante el cónsul de S. M. B. en Talcahuano en 21 de Agosto de 1891 por la prohibicion de seguir cargando trigo; copia simple de un contrato para cargar trigo en Talcahuano celebrado entre los propietarios del buque *Knight Companion* de mil cuatrocientas setenta toneladas i Balfour, Williamson i C.^a en Liverpool en 5 de Mayo de 1891.

El ajente de Chile pide: 1.º que no se admita el memorial, pues no se conforma a las prescripciones de los artículos IV, V i IX del Reglamento; que tampoco se ha justificado ni la nacionalidad de la nave ni la calidad del reclamante, ni la personería del firmante de la reclamacion; 2.º que en subsidio el Tribunal se declare incompetente, pues segun declaracion del reclamante la reclamacion se funda en un acto administrativo i no en un acto u operacion ejecutada por la fuerza de mar i tierra de la República, únicos que la Convencion ha sometido al conocimiento del Tribunal; i 3.º que todavia tendria que rechazarse la reclamacion aunque no tuvieran fundamento las escepciones anteriores, pues el Gobierno de Chile tenia perfecto derecho para decretar la prohibicion del embarque de cereales por sus puertos, no solo en tiempo de guerra sino en tiempo de paz; que eso es inherente a la soberanía de un Estado i reconocido por todos los tratadistas, de los cuales cita un gran número, transcribiendo párrafos de sus obras; que todas las naciones lo han hecho en todo tiempo i que jamas se ha ocurrido que les afecte responsabilidad por ello ni para con los extranjeros.

Con la réplica se acompañan diversos documentos para comprobar la personería del mandatario del reclamante, la nacionalidad británica de éste i de la nave *Kinght Companion* i se combaten las doctrinas espuestas en la contestacion, apoyándose todavia en el tratado de comercio i amistad celebrado por Chile con la Gran Bretaña en 4 de Octubre de 1854.

En la dúplica se aduce la ineficacia legal de los documentos agregados para comprobar las omisiones e irregularidades del memorial, quedando, por consiguiente, todas ellas en pié; que nada han podido las argumentaciones de la réplica para desvanecer las poderosas razones i doctrinas ya citadas en la contestacion, i que respecto a la intelijencia i aplicacion que se quiera dar al tratado de 1854 son enteramente erróneas, pues ese tratado, si garantiza la libertad de comercio entre los súbditos de ámbas naciones i la proteccion a sus personas i propiedades, de ninguna manera ha intentado siquiera restringir los actos de soberania inherentes a un Estado independiente, cual seria la renuncia a la facultad de restringir en su territorio en la forma que le convenga el comercio nacional i extranjero

Considerando: que segun contrato de fletamento celebrado en Liverpool en 6 de Mayo de 1891, los señores Balfour, Williamson i C.^a fletaron el buque ingles *Knight Companion*, del cual el reclamante Jonathan Davidson es propietario-gerente, para tomar un cargamento de trigo en el puerto de Talcahuano; que el Gobierno de Chile no fué parte en ese contrato de fletamento i que, por consiguiente, si como lo pretende el reclamante, el carguío se suspendió durante catorce dias, desde el 18 al 31 de Agosto, el fletador debe dirigirse en contra de los cargadores con los cuales contrató, quedando a salvo el derecho de éstos para provocar a juicio a aquellos que le impidieron cumplir el contrato de fletamento segun las condiciones estipuladas en él;

Considerando: ademas, que si el Gobierno del Presidente Balmaceda prohibió la esportacion de trigo por el puerto de Talcahuano, que entónces le obedecia, desde el 18 de Agosto de 1891, segun lo opina el demandante, no ejercitó sino el derecho que tiene toda nacion de prohibir transitoriamente la esportacion de cereales, sobre todo en tiempo de guerra; que la reclamacion es tanto ménos fundada en cuanto que el contrato de fletamento se celebró durante la guerra civil i que las partes contratantes debian haber previsto que los disturbios políticos podian de alguna manera entabrar la ejecucion normal i regular del contrato.

Por estos fundamentos el Tribunal, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 18 de Noviembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.



RECLAMACION N.º 67

JUAN BARKER

MEMORIAL

Williamson, Balfour i C.ª, por don Juan Barker, armador i uno de los propietarios del navío *Overdale*, segun consta del poder que hemos acompañado al reclamo del *Stuart*, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es ciudadano ingles de nacimiento; ejerce la industria de armador, i su domicilio, así en la actualidad como en la época de los sucesos que en seguida referirémos. ha estado radicado en Liverpool. No ha tomado participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile que se inició el 7 de Enero de 1891 i que llegó a su término el 28 de Agosto del mismo año.

No ha presentado ante ningun otro Tribunal la reclamacion que vamos a deducir, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion o en abono de los daños que cobraremos.

El *Overdale*, cuyo registro es de 882 toneladas netas, fué fletado para cargar trigo en el puerto de Talcahuano. Arribó a este puerto el 7 de Julio de 1891, con el objeto de embarcar su cargamento. Tan luego como fondeó la nave, su capitan fué notificado por la autoridad del puerto de que, estando prohibida toda comunicacion con tierra, no le sería a él permitido desembarcar.

Pudo, sin embargo, el capitán obtener el 13 de Junio que se le permitiera bajar a tierra, pero por tan poco tiempo que le fué imposible ocuparse en los negocios de su nave.

El día 14 de Junio las autoridades de la Aduana hicieron saber al capitán que la incomunicación quedaba suspendida i que podía proceder a tomar su cargamento. En consecuencia, el capitán amarró su nave, descargó el lastre i empezó a recibir carga.

El día 18 de Agosto, mientras se efectuaba el carguío, las autoridades prohibieron continuarlo, i esta prohibición permaneció en vijencia hasta el día 31 de Agosto, día en que se hizo saber al capitán por las autoridades que reemplazaron a las del Gobierno del señor Balmaceda, que podía proseguir con el carguío.

Reclámase del Gobierno de Chile la suma de doscientas noventa i cuatro libras esterlinas (£ 294.0.0), de las cuales ciento dos libras esterlinas dieziocho chelines (£ 102.18.0) corresponden a los siete días de detención comprendidos entre el 7 i el 14 de Junio, a razón de cuatro peniques diarios por cada tonelada; i el resto, o sean ciento noventa i una libras esterlinas dos chelines (£ 191.2.0), corresponden a trece días de detención, desde el 18 de Agosto hasta el 31 del mismo mes, en la proporción enunciada.

Se pide que sobre la espresada suma de doscientas noventa i cuatro libras esterlinas [£ 294] se paguen intereses legales de seis por ciento anual. Se solicita desde luego que se abra un término probatorio para establecer los hechos espuestos en el presente memorial, si el Gobierno de Chile negare su efectividad.

We hereby make oath, that, according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn, by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs Williamson, Balfour & Co. british merchants of Valparaiso, of the British Consulate Generale of Valparaiso, this fifteenlh day of April 1895:

Before me.—JOHN E. CROKER
Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Barker, la firma comercial Williamson, Balfour i C.^a demanda £ 294-0-0 e intereses, por 24 dias de suspension de carguío que se dice haber sufrido la barca *Overdale* en Talcahuano, durante los meses de Junio i de Agosto de 1891.

1 Opongo desde luego la escepcion de incompetencia de V. E. a esta reclamacion, fundada en doble causal, a saber: en que no se halla legal i fehacientemente acreditado el estado de súbdito británico por nacimiento que el reclamante se atribuye, no bastando para ello la declaracion contenida en el poder a que el memorial se refiere; i en que la supuesta órden atribuida a los empleados de la Aduana de Talcahuano no constituiria en ningun caso un acto ejecutado por las fuerzas de mar o de tierra de la República, de aquellos a que se refiere limitadamente el art. I de la Convencion Anglo-chilena de 25 de Setiembre de 1893.

2 Opongo en seguida a la reclamacion la escepcion de inadmisibilidad, fundada primeramente en no estar debidamente justificada la personeria de los señores Williamson, Balfour i C.^a para representar al reclamante.

Los memorialistas se refieren sobre esto al poder que ántes acompañaron en la reclamacion relativa a la barca *Stuart*, la núm. 17; poder que parece otorgado en Liverpool el 15 de Febrero de 1894, sobre el cual cabe observar: que no está debidamente legalizado para poder ser tenido por auténtico; que, habiéndose al parecer otorgado con relacion a la barca *Stuart* esclusivamente, se ha cometido la incorreccion de hacerlo estensivo a la *Overdale* mediante palabras agregadas entre líneas, no se sabe cuando ni por quien, las cuales no aparecen salvadas o aprobadas antes de las firmas, por lo que tales interpolaciones carecen de todo valor.

Se funda ademas la escepcion previa de la inadmisibilidad de la reclamacion en que, si no está debidamente justificada la personeria de los señores Williamson, Balfour i C.^a para representar al

reclamante señor Barker, ménos lo está la del señor Nicholson para firmar el memorial como delegatario del poder conferido a aquéllos en 1894. Si anteriormente se le hubiera concedido facultad de usar aquella firma social, ella no podría entenderse sino con relacion al jiro i negocios ordinarios propios de la sociedad mercantil, i de ninguna manera respecto de asuntos posteriores i estraños a las operaciones sociales, como es la presente reclamacion de justicia internacional.

Por lo demas, el señor Nicholson, a lo ménos en la época en que suscribió el memorial, no era miembro de la referida firma social, como oficiosamente lo titula el vice cónsul de S. M. B. en Valparaíso. Así se me ha asegurado, lo que se confirma en el memorial núm. 96, en el cual se enumeran todos los socios de dicha casa, sin que entre ellos aparezca el señor Nicholson.

No está probado que el señor Barker tuviera en 1891 i tenga todavia parte alguna en la propiedad de la *Overdale*, aunque tambien se titula armador i uno de los propietarios de esa nave, cuya nacionalidad tampoco está acreditada. Así, careciendo aquel de interes en la reclamacion, ésta es inadmisibile. En todo caso, ni el reclamante ni sus titulados mandatarios tendrian personeria para reclamar por los demas dueños, que no les han conferido poder alguno.

3 Aun sin considerar lo anteriormente espuesto i alegado, la presente reclamacion es inadmisibile por no conformarse el memorial al Reglamento de Procedimientos dictado por V. E. el 16 de Noviembre de 1894, cuyas disposiciones ningun reclamante tiene el permiso de calificar para cumplirlas o nó, segun el grado de utilidad o importancia que quiera atribuirles; permiso que muchos se han tomado.

En nuestro caso, el memorial debia ser presentado por el reclamante mismo o por su lejítimo mandatario; lo ha sido por don Juan Nicholson, que no es tal mandatario en esta reclamacion, segun queda dicho.

El art. I del citado Reglamento, que dispone aquello, prescribe ademas que al memorial se acompañen todos los documentos i piezas justificativas de la reclamacion, lo que debia suponerse por ser

evidentemente natural; sin embargo, al memorial que contesto se acompaña solo copia de una brevísima protesta, que vanamente se promete ampliar, hecha por el capitán de la *Overdale* en Talcahuano, el 18 de Agosto de 1891, ante un titulado cónsul de S. M. B. cuya firma tampoco se ha cuidado de legalizar para que tal copia pueda ser tenida por documento auténtico, digno de fe.

Debia el memorial espresar el lugar i el año de nacimiento del reclamante, como lo prescribe particularmente el art. III, sin duda con el objeto de hacer posible al Gobierno reclamado la oportuna verificación de aquellas circunstancias, que deben servir principalmente para apreciar el estado i carácter neutral del reclamante; sin embargo, ni uno ni otro de esos datos consigna el memorial a que contesto.

Segun el art. VIII del mismo Reglamento, debia el memorial contener una esposicion detallada i clara de todos los hechos i circunstancias que tuvieran relacion con la pérdida i perjuicios cuya indemnizacion se reclama, i los nombres i empleos de las personas que ejecutaron los actos que han dado motivo al reclamo, con exhibicion, en nuestro caso, de la orden escrita respectiva; no obstante, nada hai mas deficiente que la esposicion del presente memorial, en la cual no han podido particularmente omitirse ni los nombres ni los empleos, entónces fáciles de averiguar, de las personas que habrian impedido a la *Overdale* tomar el supuesto cargamento de trigo, nombres i empleos necesarios para verificar la efectividad de los hechos i determinar las responsabilidades de cada cual.

Al pié del memorial, en que se vé la firma *Williamson, Balfour i Ca.*, puesta al parecer por el señor Nicholson, se lee, en forma vaga i jeneral, el juramento de ser correcta la esposicion precedente, segun el mejor saber del firmado. Mas abajo aparece un certificado de vice-cónsul, que dice: «Jurado por Mr. John Nicholson, miembro de la firma etc.»

Con todo eso no se llena el deber, que al reclamante exige el art. IX del citado Reglamento, de confirmar con juramento solemne todos los hechos aseverados en el memorial. Ni se diga que eso no ha sido posible por residir el reclamante en Liverpool: el

Reglamento se dictó el 16 de Noviembre de 1894, i el memorial se presentó el 24 de Abril de 1895, último dia de presentaciones, mediando así algo mas de cinco meses, durante los cuales hubo tiempo sobrado para que el memorial fuera i viniera dos veces i se jurara en Inglaterra ante cualquiera funcionario diplomático i consular, o ante la autoridad local competente. Todo lo cual tuvo sin duda presente V. E. al formular dicho art. IX.

Aquel plazo era ademas sobradísimo para presentar todos los documentos i justificativos de la reclamacion, que debian tenerse preparados desde 1891, i para hacer, en órden a prueba testimonial, las indicaciones prescritas en el art. I del Reglamento.

En lugar de hacer una i otra cosa, el memorialista termina solicitando desde luego que se abra un término probatorio, como si deseara ver al Gobierno reclamado sorprendido, al final, con probanzas inesperadas, que es precisamente lo que ha querido evitar V. E. en aquel artículo reglamentario, impuesto por ideas de lealtad entre contendores judiciales.

4 Si V. E. hubiera de examinar el fondo de esta reclamacion, tendria forzosamente que desecharla por no acreditarse por el reclamante los hechos en que ella se funda, ni el monto ni la efectividad de los perjuicios reclamados.

Por mi parte, declaro categóricamente que desconozco tales hechos i tales perjuicios, i que, tanto en esta como en las demas reclamaciones, no acepto nada que no esté legal i ámpliamente comprobado contra Chile. Mi silencio no deberá jamas ser interpretado como asentimiento.

Quiero, sin embargo, agregar que en particular desconozco: que la *Overdale* estuviera en 1891 fletada para cargar trigo i llegara con este objeto a Talcahuano; que alli se le impidiera dos veces, en Junio i en Agosto, tomar su carga; que con eso se le impusiera el perjuicio cobrado a razon de cuatros peniques diarios por cada una de las 882 toneladas atribuidas antojadizamente a la referida barca; i que tal perjuicio le fuera causado por actos u órdenes de los funcionarios de aduana de aquel puerto.

Sobre todo esto, puede observarse: que la protesta anexa, hecha por el capitan el 18 de Agosto de 1891, no habla de los dos diver-

sos períodos de impedimento o prohibicion indicados en el memorial; que en el referido poder agregado a la reclamacion núm. 17, relativa a la *Stuart*, se habla de cobrar a Chile por perjuicios por la detencion de la *Overdale* durante los meses de Junio, Julio i Agosto; i que, contradictoriamente, el memorial se refiere solo a Junio i Agosto, i se queja en realidad de impedimento para cargar i no de *detencion* o embargo del buque, que es cosa bien diversa.

§ Quiero hipotéticamente suponer que todos los hechos aseverados en el memorial fueran ciertos. En tal caso, siempre resultaria que la reclamacion deberia ser desechada porque en derecho aquellos hechos no afectarían la responsabilidad de la República, contra la cual no podrian los dueños del *Overdale* alegar justamente ninguna violacion de las leyes internacionales.

En el fondo de esta reclamacion, se trata de la falta de cumplimiento de un contrato de fletamento. La cuestion afectaria exclusivamente las relaciones de fletante i fletador, determinadas en la respectiva póliza. Celebrado el contrato en Chile, para cargar en Chile, está sujeto a las leyes chilenas, segun el Derecho Internacional, *lex loci contractus*, con el cual guarda conformidad lo dispuesto en el título IV, lib. III de nuestro Código de Comercio, cuyo art. 975 declara sujetos a las disposiciones del mismo Código los fletamentos de naves extranjeras celebrados en los puertos de la República, i aun los ajustados fuera de ésta, en todo lo concerniente a la descarga o a cualquier acto que deba realizarse en territorio chileno.

Si, como era su deber reglamentario, el memorialista hubiera acompañado el contrato de fletamento del *Overdale* para cargar trigo en Talcahuano, se veria ciertamente en él una cláusula por la cual eran los fletadores i no el Gobierno de Chile, quienes se obligaban a poner la carga al costado o a bordo del buque, bajo la responsabilidad de aquéllos.

Se veria igualmente en el contrato, lei de los contratantes, otra cláusula introducida en prevision de casos fortuitos o de fuerza mayor, los cuales eximen, lo mismo al fletador que al fletante, de toda responsabilidad por la inexecucion del contrato, conforme a los principios jenerales del derecho, reconocidos especialmente en

el art. 1,547 del Código Civil de Chile i en varios del de Comercio.

Esa cláusula de formularios es la consignada en el art. 16, inc. 2. de los contratos acompañados por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca. a las reclamaciones anteriores núms. 15 i 17 relativas a los buques *Oakhurst* i *Stuart*, i puede tambien verse en el final del art. 13 del fletamento presentado por los mismos con la reclamacion núm. 73 relativa a la barca *Strathearn*, donde se lee lo siguiente:

«*Las restricciones de gobernantes, terremotos e inundaciones, los disturbios o impedimentos políticos, fuego, piratas i enemigos, los peligros de mar i de navegacion, desde que se firma la presente contrata hasta que se acabe dicho viaje, son mutuamente exceptuados.*»

De lo espuesto se deduce lójicamente que, no cumplida por el fletador su obligacion de entregar la carga en las condiciones estipuladas, contra él deberia haber dirigido su accion el fletante, sin perjuicio de escepcionarse aquél alegando fuerza mayor fundada en actos de la autoridad pública, en restricciones de gobernantes durante disturbios políticos.

Asi han procedido alguna vez los señores Williamson, Balfour i Ca., percibiendo dinero de los fletadores como lo percibieron del Banco Mobiliario en la núm. 91 de estas mismas reclamaciones, relativa a la barca *Saint Mary's Bay*.

Contra los fletadores tambien se procedió por parte del vapor *Mount Tabor*, siendo aquéllos absueltos por los tribunales ingleses en consideracion a los desórdenes políticos de Chile en 1891, segun el párrafo X de la reclamacion presentada a V. E. con el núm. 32. Cobrar a Chile lo que ni los fletadores debian era una verdadera anomalía.

Por lo demas, el derecho de Chile para reglamentar i suspender accidentalmente, de una manera jeneral, las operaciones de embarque i desembarque de mercaderias en determinados puertos de la República, i aun para prohibir la esportacion de ciertos artículos de comercio, no puede ponerse en duda. Se deriva de la soberanía i puede ejercerse en todo tiempo, especialmente cuando lo exijan

las necesidades de una guerra extranjera o civil. Sobre este punto me refiero a lo demostrado en el párrafo 5. de la reclamación presentada por los mismos actuales memorialistas con el núm. 66.

No hai, pues en nuestro caso fundamento alguno legal para exigir de Chile pago de un capital, i ménos de intereses, los cuales, en jeneral, solo debe el deudor moroso, que resiste el pago de deuda de plazo vencido, líquida i actualmente exigible. Creo, sin embargo, que no ha de llegar el caso de un pronunciamiento sobre el fondo de la reclamacion, siendo de derecho las escepciones prévias opuestas al principio.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

En el órden natural de las escepciones que ha opuesto a la reclamacion el Gobierno de Chile, debemos principiari por el análisis de la inadmisibilidad, que está fundada en no estar el memorial ajustado a las prescripciones reglamentarias.

I

El señor ajente del Gobierno reclamado observa en la contestacion que no está probado que nuestro mandante, el señor Barker, tuviera en 1891 i tenga todavia parte alguna en la propiedad de la *Overdale*.

Con los *affidavit* o declaraciones juramentadas del mismo señor

Barker i de Mr. Thomas Owen, capitan de la *Overdale*, documentos que acompañamos ahora con su respectiva version castellana, se comprueba que la referida nave pertenece a la firma Doward, Dickson i Ca., cuyo único partícipe es nuestro mandante don Juan Barker. Es caso comun en Inglaterra i autorizado por las leyes de la nacion que una firma social pertenezca a una sola persona. Ocurre con frecuencia que uno de los socios adquiere, por compra u otro título las partes de sus co-asociados i no por eso desaparece la primitiva firma social. Es, pues, el señor Barker el único propietario de la *Overdale*, i como tal tiene perfecto derecho a promover la reclamacion que nos ocupa.

II

Se ha objetado tambien nuestra personeria para representar en este reclamo al señor Barker, i ello por dos motivos; primeramente porque el poder que nos ha conferido dicho señor i que corre en el espediente de la *Stuart* se ha hecho estensivo a la *Overdale* mediante palabras agregadas entre líneas que no aparecen salvadas al final; i despues porque ha hecho uso de nuestra firma una persona que no es socio de nuestra casa.

En cuanto a lo primero, el poder es una fórmula impresa que no ofrecia en sus blancos espacio suficiente para espresar todas las circunstancias necesarias, para lo cual fué menester poner palabras manuscritas entre las líneas impresas. Esta operacion no tiene el carácter de una interpolacion, ya que en esta palabra va envuelta la idea de agregacion o de correccion a lo que está ya escrito. En el presente caso todo se ha reducido a llenar los blancos habilitando mas espacios que el mui estrecho que se habia dejado, i del contesto mismo de las frases que van entre las líneas impresas, se desprende con toda evidencia que no han podido ser agregadas con posterioridad a la firma o autorizacion del documento. La forma del referido poder, con lo que tan erróneamente se denomina interpolaciones, es comun en Inglaterra i está arreglada a las leyes del pais, de no ser así, el notario no babria debido autorizarlo, i de seguro que no lo habria autorizado.

Por lo tocante a la persona que, al suscribir el memorial, ha hecho uso de nuestra firma, es don Juan Nicholson, quien, aunque no es socio de nuestra casa, está especialmente autorizado, por una cláusula del contrato social, a usar la firma. Así lo hemos comprobado en la réplica que presentamos en el reclamo del *Stuart*.

El señor agente parece haber sabido, al formular esta objecion, que el señor Nicholson tenia la facultad indicada, i a intento de prevenir nuestra esplicacion, observa que dicho señor solo puede estar autorizado para ello en los negocios que constituyen el jiro ordinario de nuestra casa; mas no en uno de naturaleza de las reclamaciones internacionales.

Sin embargo, nuestro contrato social no incurre en esa distincion ni impone al respecto limitacion alguna. Cada vez, pues, que se confiere a la firma un mandato, sea de la naturaleza que fuere, el señor Nicholson puede usar nuestra firma, como en cualquiera otros negocios ordinarios o estraordinarios de la casa.

Por lo demas, nos parecería fútil insistir sobre este punto,

En lo referente a la legalizacion del poder, hemos creído que no es necesario, porque no se ha presentado ante un tribunal nacional; pero nos será fácil obtenerla.

III

Enumerando el señor agente los defectos de forma de que a su juicio, adolece el memorial, con relacion a las exigencias del Reglamento, menciona la omision del lugar i año del nacimiento del reclamante. No encontramos en el Reglamento ninguna cláusula que exija esta especificacion, i juzgamos cumplidos los requisitos que prescribe el art. IV, con la declaracion jurada del señor Barker, que espone ser súbdito ingles, i con la certificacion del notario que tambien constata ese hecho.

El señor agente insiste ahora en sostener, como lo ha hecho en otras ocasiones, que el juramento prescrito por el art. IX del Reglamento no ha sido prestado en forma. Cree que ha debido jurar

el memorial el reclamante mismo, i no la persona por él comisionada para presentarlo, i juzga que esto era hacedero, si se atiende a que entre la promulgacion del Reglamento, que tuvo lugar el 16 de Noviembre del año pasado, i el vencimiento del plazo para presentar las reclamaciones, 24 de Abril último, transcurrió tiempo suficiente para que el memorial viajara dos veces a Inglaterra.

Ante todo, el art. IX debería haber espresado terminantemente que el juramento seria prestado por el reclamante en persona, escluyendo a sus apoderados, porque para privar a una persona de una facultad que naturalmente tiene, es menester que la prohibicion esté espresa e inequívocamente determinada. En seguida, contra lo que supone el señor ajente, habría sido enteramente imposible enviar el memorial a Inglaterra i tenerlo de regreso en tiempo para ser presentado al Tribunal. En efecto, el memorial solo podia ser redactado una vez que el reclamante hubiera enviado a Chile los documentos indispensables para formularlo, i no podia saber cuales eran ellos sino cuando el Reglamento llegó a su noticia. Publicado este en la segunda quincena de Noviembre, no pudo ser conocido en Inglaterra antes de fines de Diciembre o principios de Enero. El trabajo de obtener i poner en orden documentos que pocas veces estan a la mano i que por lo jeneral viajan en el buque a que pertenecen, exijia en la jeneralidad de los casos no ménos de dos meses; por manera que solo a fines de Febrero podian ser enviados a Chile para llegar aquí a principios de Abril i servir a la relacion del memorial. Si uno solo de ellos hubiese tenido que ir a Inglaterra en demanda del juramento personal del reclamante, habria tenido este, pues, que renunciar a su reclamo, porque habria quedado fuera de tiempo.

La suposicion de que los documentos debian encontrarse en Chile, desde el año de 1891, que sirve de base a la argumentacion del señor ajente, es enteramente gratuita, a lo ménos con relacion al presente reclamo, porque nuestro mandante no tenia por qué prever en 1891 que habria de establecerse un tribunal arbitral para juzgar de su derecho a ser indemnizado por los daños que habia sufrido en Talcahuano.

Pero sea de esta pequeña cuestion lo que fuere, la misma espo-

sicion hecha en el memorial ha sido reproducida en la declaracion a que nos hemos referido i afirmada con el juramento personal del señor Barker.

La esplicacion precedente sirve tambien para manifestar por qué no se han acompañado al memorial mismo los documentos que, ademas de las ya mencionadas declaraciones, se agregan al presente, i que consisten en un ejemplar de la póliza de fletamento i en varias cartas cambiadas entre el capitán del *Overdale* i el naviero, i entre éste i los señores Duncan, Fox i C.^a con motivo de la interdiccion que esperimentó la nave en Talcahuano.

IV

La segunda serie de escepciones dilatorias opuestas a la demanda se refiere a la competencia de V. E. Argúyese, en primer término, que no estando comprobada la calidad de súbdito británico, que invoca nuestro mandante, no es competente V. E. para conocer de esta reclamacion. Acabamos de esponer que, con los documentos ahora agregados, la nacionalidad del reclamante se encuentra establecida en forma que V. E. no puede desconocer. Si se exige a aquel que autorice las declaraciones que hace, con una caucion especial, cual es el juramento solemne, no habrá de ser, de seguro, para desestimarlos i colocarlas en la misma condicion que si no se las hubiese afirmado con juramento alguno. I todavia, como lo hemos insinuado tambien, un notario público certifica la nacionalidad del ocurrente i no daría fé del hecho si no le constase o se le hubiese hecho constar en forma fehaciente.

Mas tarde, al ocuparnos del sistema de defensa escojitado por el señor agente, insistiremos sobre la situacion jurídica en que, a virtud de la protestacion del juramento solemne queda colocado nuestro mandante.

La segunda causal de incompetencia se hace consistir en que V. E. tiene jurisdiccion para decidir únicamente las reclamaciones que proceden de actos u operaciones realizadas por las fuerzas de

mar i tierra de la República, i la presente no tiene ese oríjen. La escepcion no está desarrollada, sino meramente insinuada, en términos tan concisos que llegan a ser vagos e indefinidos. Diríase que el señor ajente ha querido limitarse a un mero apuntamiento por temor de que, si hubiera de esplayar su teoría, pudiera escapársele el reconocimiento de algunos de esos hechos fundamentales sobre los cuales juzga conveniente guardar impenetrable secreto.

Por nuestra parte, avanzaremos solamente que, «por actos u operaciones realizadas por las fuerzas de mar o tierra» segun los términos de la Convencion, no debe entenderse únicamente los ejecutados por las fuerzas militares o navales de la República, en el sentido teórico de las espresiones. Es, por ejemplo, fuerza de tierra, segun la cláusula, el Presidente de la República i sus ajentes administrativos, aunque sean del órden civil, porque sus actos debian ser obedecidos bajo la sancion de la fuerza.

Aun mas, dentro del sèntido recto i natural de la referida cláusula, debe sostenerse que todo acto ejecutado por las autoridades, en su carácter oficial, es un acto de fuerza, porque no deben ni pueden ser desobedecidos i como tal está sujeto a la jurisdiccion del Tribunal, si la víctima de él fué un súbdito británico.

Por otra parte; las reclamaciones que dieron oríjen a la celebracion de la Convencion de Arbitraje, i a la investidura de V. E., fueron precisamente de la naturaleza de la actual. Los daños que habian sufrido un buen número de armadores ingleses, en los puertos ocupados por el señor Balmaceda, a consecuencia de las prohibiciones i trabas transitorias i ocasionales que se les imponia, ya sea para comunicar con tierra, ya para cargar, ya para salir, fueron materia de continuas representaciones diplomáticas por parte del ministro británico i al propósito de solucionarlas satisfactoriamente obedeció la estipulacion del tratado de arbitraje. Es mui fácil comprobar, con la exhibicion de la correspondencia diplomática, que los indicados fueron los antecedentes a que debe su existencia el Excmo. Tribunal, i desde que esa exhibicion se haga, no será dable atribuir a la Convencion la intencion de escluir de la accion arbitral cuestiones como la presente.

V

Yendo al fondo de la reclamacion, el señor ajente empieza por precaverse formulando una negativa perentoria i absoluta acerca de la efectividad de los hechos espuestos en el memorial, i por si incurriere en alguna omision, previene que su silencio no deberá jamás ser interpretado como asentimiento. Aún mas, como si estas negativas no le parecieran suficientes, agrega que desconoce especialmente que la *Overdale* estuviese en 1891 fletada para cargar trigo i llegara con este objeto a Talcahuano; que allí se le impidiera dos veces, en Junio i en Agosto, tomar su carga, i que con esto se le impusiera el perjuicio que se cobra; que la nave tuviese la capacidad de 882 toneladas netas, i que los daños procediesen de actos u órdenes emanados de la Aduana de aquel puerto.

Como se ve, solo le ha faltado al señor ajente negar que hubiera guerra civil en Chile en el año de 1891.

Ya en otra ocasion hemos calificado este sistema de defensa enteramente artificial, en el cual se apartan las nociones de la franqueza i de la sinceridad, para refugiarse en arbitrios que no esperábamos ver empleados ante un alto Tribunal Arbitral. Porque está de manifiesto que tales negativas son un mero ardid de guerrilla judicial, toda vez que no se insinúa siquiera la idea de que los hechos hayan pasado de una manera diversa a la referida por los reclamantes, ni se afirma la inexistencia de las órdenes de que se hace proceder la responsabilidad, ni se aduce que los daños sean imaginarios o se deban a causas diversas de las señaladas.

Como sistema jeneral de defensa, el indicado pugna con el espíritu de justicia, equidad y benevolencia que indujo al Supremo Gobierno de Chile a formular la Convencion arbitral, i aun con el reconocimiento jeneral de los hechos fundamentales que tal conducta supone.

Si el Supremo Gobierno negaba o desconocía, como ahora se hace, que se hubiesen producido durante la guerra civil actos dañosos para los súbditos británicos, ¿cómo es que consintió en que se estableciera este Excmo. Tribunal? Ninguna nacion llega hasta

crear i hacer funcionar una Corte arbitral, sino se ha reconocido ántes, primero, que acepta el principio de su responsabilidad, en ciertas condiciones, i en seguida, que han ocurrido sucesos que comprometen o pueden comprometer esa responsabilidad.

El señor ajente se coloca, pues, en flagrante rebelion contra esos antecedentes, recibiendo sistemáticamente a los reclamantes con negativas o desconocimientos absolutos de todo cuanto ellos afirman o refieren; i ello, no porque dude sinceramente de la exactitud de la narracion i de la existencia de los perjuicios, sino para que el derecho zozobre con las dificultades, las molestias i los gastos que impone una prueba minuciosa, complicada i de carácter odiosísimo.

Pero es, ademas, inconcebible que el Supremo Gobierno ignore, como lo finje el señor ajente, aun los hechos fundamentales de la presente reclamacion. ¿Cómo podria suceder que en verdad no supiese si se impartieron i se ejecutaron órdenes para impedir en Talcahuano la comunicacion de ciertas naves con la ribera i el carguío del trigo?

El cambio del réjimen gubernativo con motivo del triunfo de la revolucion, no fué tan radical que no permanezcan hasta hoi en sus puestos muchos de los ajentes administrativos encargados de aplicar aquellas órdenes.

En todo caso, un gobierno como el de Chile posee medios de informacion que lo habilitan para indagar i saber a punto fijo qué haya de verdad i qué de inexacto o de exajerado en cada una de las reclamaciones presentadas ante V. E. Así es que no es aventurado asegurar que cuando el señor ajente no contrapone a la relacion de hechos espuestos por nuestros mandantes otra relacion que él juzgue mas exacta, sino que niega o desconoce los sucesos en lo absoluto, es porque está perfectamente penetrado, a lo ménos de la exactitud de los hechos fundamentales.

I aquí es el caso de insistir en que para algo debe haberse exigido a cada memorialista que esponga su reclamacion bajo la fé de un juramento solemne, que en el derecho es una caucion eficaz. No puede tener esa exigencia otro fin que el de establecer una presuncion de verdad respecto de la palabra del recurrente, pre-

suncion que puede ceder, sin duda, ante otras que le sean adversas, pero que no se destruye con las negativas absolutas i caprichosas.

Entendemos tambien que así como el artículo VII del Reglamento obliga al autor a presentar una esposicion clara i detallada de su reclamo, del mismo modo el artículo X obliga al reclamado a presentar su contestacion en forma análoga, i ciertamente nada detalla i nada esclarece el demandado que se encierra en una negativa perentoria e infundada. Con este sistema, hasta la prueba se hace imposible, o por lo ménos, se dificulta enormemente, quedando así a la mera opcion del demandado colocarse en una situacion jurídica mui superior a la de su contendor.

Todas las leyes de enjuiciamiento contienen reglas para impedir que una de las partes destruya la igualdad que, en lo tocante al desarrollo del litijio, debe existir entre ámbas. Ya las leyes de partida decian en el siglo XIII:

«Catadas todas las cosas que de suso diximos, deue el demandado responder a la demanda en esta manera, otorgando de llano lo que le demandan si es cierto que verdaderamente lo deue. Ca si lo negasse e le fuesse despues prouado, caeria por ende en daño e en verguença pechando lo que le demandauan e demas, las costas, e las misiones, a aquel que venciesse la demanda.»

«E si por auentura entendiere que la demanda quel fazen non es verdadera, deuela negar de llano, diciendo que non es así como ellos ponen en su demanda e que non les deue, dar ni fazer lo que piden.» (Lei VII, título III, Par. 3).

Para que se vean prácticamente los inconvenientes que resultan del sistema de defensa ya indicado haremos notar que el señor ajente ha negado que la *Overdale* estuviera en 1891 fletada para cargar trigo i que llegara con tal objeto a Talcahuano, i ahora acompañamos el contrato de fletamento pactado con los señores Duncan, Fox i Ca. i del cual consta que aquella nave fué fletada el 3 de Abril de 1891 para tomar un cargamento de trigo en Talcahuano i llevarlo a Europa. Tendríamos, pues, derecho «a los costos e comisiones» con que la lei de Partida castiga al que niega un hecho i despues se le prueba que es cierto. Pero no será oportuno analizar todas las pruebas sino al término de este litijio.

VI

Pasaremos ahora al exámen de los argumentos de derecho que para el caso que el plan de negaciones no resulte eficaz, ha tenido a bien formular el señor ajente.

Empieza por afirmar que, en su fondo, la reclamacion versa sobre la falta de cumplimiento de un contrato de fletamento; que este contrato fué celebrado en Chile i se rige por las leyes chilenas; que segun él, eran los fletadores i no el Gobierno de Chile quien debia poner la carga al costado de la nave; que el fletador, a virtud de la cláusula que lo exime de toda responsabilidad por los actos emanados de las restricciones de los gobernantes i de los impedimentos políticos, no habria debido indemnizacion alguna, como lo han declarado varios tribunales europeos; i que finalmente, si los fletadores no adeudaban indemnizacion, es una verdadera anomalía pretender que la debe al Gobierno de Chile.

Comprendemos ahora que si no hai mejores argumentos esenciales que el espuesto, era, en realidad, mui necesario acumular, para impedir que se llegue al fondo, los obstáculos que en forma de negativas absolutas se han deducido.

Porque, en efecto, no hai nada mas sustancialmente inexacto que afirmar que en esta reclamacion se trata del cumplimiento de un contrato de fletamento. Nó, de todo se trata, ménos de éso. Desde que el Gobierno de Chile no lo celebró, ni era en él parte directa o indirecta, no se persigue en este reclamo su cumplimiento, ni indemnizacion de perjuicios procedentes de su infraccion.

Persíguese simplemente la responsabilidad que afecta al Gobierno de Chile por haber las autoridades ejecutado, respecto de la nave, actos que han irrogado daños a sus dueños. Si la accion que se ejercita en esta reclamacion no deriva del contrato de fletamento, ni va dirigida contra ninguna de las partes contratantes, es escusado que el señor ajente pretenda invocar en favor del Gobierno de Chile las estipulaciones de ese contrato.

El raciocinio a virtud del cual se sostiene que si el fletador estaba exento de responsabilidad, porque el acto era una restriccion

de gobernantes o un impedimento político, igual irresponsabilidad afecta al Gobierno de Chile, no puede ser mas vicioso e inadmisibile. El fletador no estaba ciertamente obligado a indemnizar porque los actos que irrogaron daño al naviero no fueron ejecutados por él, ni podian atribuirse a su culpa, sino que, con relacion a él, reunian todos los caractéres de un caso fortuito o de fuerza mayor. Pero para la autoridad, que los ordenó no tenian este carácter, porque ninguna fuerza superior e irresistible le obligó a dictarlos. Era perfectamente libre para ordenarlos o nó, i ciertamente es un contrasentido atribuir el carácter de fuerza mayor o de caso fortuito a un acto propio, emanado de la libre i espontánea voluntad de la persona que lo ejercita. Léjos de existir relacion alguna de semejanza entre la situacion del fletador, que estaba cohibido por la fuerza de la autoridad, y la de esta autoridad, hai verdadera i completa contraposicion entre una i otra; el Gobierno de Chile es responsable para con el naviero precisamente porque no lo es el fletador. Las circunstancias en que éste se asila para alegar su inculpabilidad, y que son las que han aceptado los tribunales extranjeros, son las que constituyen responsable al Gobierno de Chile.

VII

Finalmente, sostiene el señor ajente que el Gobierno de Chile tiene derecho para reglamentar i suspender accidentalmente, o de una manera jeneral, las operaciones de embarque i desembarque de mercaderias en determinados puertos de la República, i aun para prohibir la esportacion de ciertos artículos de comercio. Afirma en seguida que estos derechos derivan de la soberanía i pueden ejercerse en todo tiempo, especialmente cuando lo exigen las necesidades de una guerra extranjera o civil. Para el desarrollo de esta teoría nos remite el señor ajente a la réplica de la reclamacion número 66 referente a la nave *Knight Companion*, i en efecto, allí cita opiniones de varios publicistas que, segun espone, abonan su tesis.

Sin perjuicio de aceptar tambien el debate dentro de la reclama-

cion aludida, diremos que aquí conviene precisar el caso concreto que ha ocurrido, a fin de poderle aplicar con acierto la teoría legal que le corresponde.

Notamos primeramente que el *Overdale* llegó a Talcahuano a cargar trigo para trasportarlo a Europa, bajo un contrato de fletamento ajustado con una de las casas de comercio que en mas vasta escala hacen en Chile el comercio de esportacion del trigo al continente europeo. Esta circunstancia, i la respetabilidad de la casa fletadora alejan toda sospecha de fraude o superchería. No se puede invocar, pues, la guerra civil como causa inmediata de los daños que se impuso a la nave: la guerra existia en las provincias del Norte, i el destino de la nave era diametralmente opuesto. No iba a tocar en ningun puerto ocupado por el partido del Congreso, sino que iba a doblar el Cabo de Hornos. Fijémonos tambien en que los actos de que se reclama consisten en haber prohibido a la nave toda comunicacion con tierra desde el 7 hasta el 14 de junio i en haber suspendido, desde el 18 hasta el 31 de Agosto el embarque de trigo, que hasta la primera de esas fechas se le habia permitido.

Agreguemos todavía que las referidas prohibiciones fueron intermitentes, puesto que se imponian o se alzaban temporalmente i se notificaban a las naves ya surtas en el puerto, que habian venido a cargar en él o que estaban ya cargando, sin tomarse precaucion alguna para evitarles daños o para atenuarlos.

Ciertamente que toda nacion es soberana, i no seremos nosotros quienes pretendamos restringir la soberanía de la nacion chilena; ántes bien, queríamos ampliarla a sus últimos límites.

Ciertamente tambien que es una consecuencia del principio de la soberanía que una nacion puede prohibir cualquiera especie de esportacion o importacion; pero en todo caso, i cualquiera que sea la amplitud que se asigne a estos derechos, están limitados, así en tiempo de paz, como de guerra, por la equidad, por el Derecho Internacional i por los tratados.

Refiriéndose al estado de paz, dice el señor Bello. «Cuando se imponen prohibiciones o restricciones nuevas, dicta la equidad que se dé noticia anticipada de ellas, porque de otro modo podrian

ocasionarse graves perjuicios al comercio extranjero.» (*Derecho Internacional*, edicion oficial de 1886, páj. 127).

Fiore formula claramente el principio de derecho cuando dice:

«Todo Estado tiene derecho a declarar abiertos o cerrados al comercio los puertos de mar. Pero en el caso de conceder el derecho de importar o esportar mercancías, podrán los buques mercantes de cualquier pais penetrar en dichos puertos bajo la garantía del Derecho Internacional o independientemente de los tratados; sin embargo, salvo la observancia de las leyes i reglamentos territoriales i la obligacion de pagar todos los impuestos de Aduanas i del Fisco, *podrán descargar las mercancías i llevar a cabo las oportunas operaciones mercantiles.* (*Derecho Internacional Codificado* 6-572).

La violacion de estos derechos otorgados al extranjero, hace incurrir en responsabilidad pecuniaria al Estado infractor, conforme al principio jeneral de la responsabilidad, que el mismo Fiore formula en estos términos:

«Todo Estado que sin justificado motivo haya inferido cualquier perjuicio a otros Estados, o a particulares extranjeros, o que no haya evitado, pudiendo, que tal daño se irroge por los particulares está obligado a responder del mismo, i a indemnizar a los que hayan sido perjudicados. [*Derecho Internacional Codificado*, artículo 330].

Pero casi es inoficioso invocar los principios del Derecho Internacional teórico, porque el caso está esplicitamente resuelto en el Tratado de Amistad, Comercio i Navegacion celebrado entre la Gran Bretaña i Chile, de 4 de Octubre de 1854, vijente hasta hoy dia.

El artículo II de ese Pacto, está redactado en estos términos. «Habrà recíproca libertad de comercio entre todos los territorios de la República de Chile i los dominios de S. M. B. Los ciudadanos i súbditos de ámbos paises podrán libremente i con seguridad entrar con sus buques i cargamentos en todos los lugares, puertos i rios de los territorios del otro, en que se permite el comercio con otras naciones. Podrán permanecer i residir en cualquier punto de dichos territorios, respectivamente, alquilar i ocu-

par casas i almacenes, i traficar por mayor i menor en toda clase de producciones, manufacturas i mercaderías de lícito comercio i gozarán de la misma proteccion i seguridad en sus personas i propiedades i en el ejercicio de su industria o comercio que la que gozaren los ciudadanos o súbditos naturales, segun las leyes de los respectivos paises. . . »

Por último el artículo XVII del mismo Tratado, despues de estipular las indemnizaciones que cada parte contratante deberá a la otra si, en el evento de guerra, i por exigirlo imperiosamente el interes del Estado sériamente comprometido, se dicta embargo o clausura jeneral de puertos, caso estraño al presente, agrega en el último inciso:

«Se estipula igualmente que en caso de que las propiedades de un ciudadano o súbdito de cualquiera parte contratante, residente en los territorios de la otra, fuesen tomadas, usadas, o menoscadas por las autoridades lejitimas de ese pais para un uso o servicio de interes público, se concederá al dueño de la propiedad por el Gobierno del pais en que la medida se tomare una justa i completa indemnizacion o compensacion. . . »

Esta cláusula es tanto mas aplicable el caso actual cuanto que se ha dicho por el señor ajente que el interes público, o el del Gobierno constituido, habia exigido la prohibicion de embarcar trigo, a fin de impedir que el partido revolucionario se surtiese de él.

El señor ajente ha hecho caso omiso del Tratado a que nos hemos referido i prefiere colocar la cuestion en otro terreno bien diverso. Su defensa ha consistido, especialmente, en invocar la teoria de sir William Scott, citada por Calvo, i formulada así:

«Los neutrales tienen el derecho, cuando estalla la guerra, de continuar su comercio acostumbrado, escepto con respecto a artículos de contrabando i para puertos bloqueados».

I en seguida se esfuerza en demostrar que el trigo, como provision de boca que es, constituye *per se* un artículo de contrabando de guerra. Pero no ha parado mientes el señor ajente en que la condicion esencial del contrabando de guerra es que el artículo esté destinado a cualquiera de las naciones o de las partidas belijerantes, i el trigo que la *Overdale* iba a cargar a Talcahuano estaba

destinado al continente europeo, o a las Islas Británicas, segun consta de la póliza de fletamento. En el mejor de los casos, habria podido constituir contrabando solo si hubiese sido destinado a alguna parte del territorio ocupado por el partido revolucionario. Nadie ha pretendido jamas que deba calificarse como contrabando de guerra el artículo que se esporta de un pais belijerante a uno neutral, i ménos aun cuando la nave que lo lleve no puede tocar en ningun puerto enemigo.

Asi, si estalla una guerra entre Colombia i el Ecuador, el trigo que se esporta de Talcahuano o cualquier puerto chileno para cualquier puerto ecuatoriano o colombiano será, si se quiere, contrabando de guerra, pero no lo será el que se esporte de Talcahuano o de cualquier puerto ecuatoriano o colombiano para Europa.

Esto, que es de toda evidencia, nos evita la necesidad de examinar si el trigo es *per se* contrabando de guerra. Pero en obsequio a los principios del Derecho de Jentes, conviene recordar que los artículos de contrabando están divididos por los autores i por la práctica de las naciones en dos categorías: los unos que lo son *per se*, i los otros que lo son a virtud de una declaracion previa de cualquiera nacion belijerante, notificada a los neutrales.

En la primera clase jamas ha figurado el trigo, o si se quiere, las provisiones de boca; i en la hipótesis que pudiera figurar en la segunda, debió el Gobierno del señor Balmaceda declararlo asi i hacer llegar su declaracion a conocimiento de los neutrales, para que estos no incurriesen en los daños que sufrió la *Overdale*.

Esta se dirijió a Talcahuano cuando no existia prohibicion alguna i durante su permanencia allí, la prohibicion se impuso, se alzó, se restableció i se volvió a levantar, sin orden, sin concierto, sin propósito cierto fijo, i sin cuidarse absolutamente de los daños que tal volubilidad acarreaba a las naves que estaban cargando trigo.

Concluimos, pues, insistiendo en nuestra reclamacion, i reservándonos el derecho de acompañar los demas documentos que se nos remitan.

Por lo que toca a prueba testimonial, pensamos rendirla i designamos desde luego como testigos a los señores cuyos nombres van

a continuacion, con espresion de su nacionalidad, domicilio i profesion i reservándonos el derecho de mencionar otros despues.

Sydney Herbert Holcroft Henn, sujeto británico, Concepcion, comerciante, i A. Molineux, sujeto británico, Talcahuano, dependiente.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Paso a duplicar en la reclamacion por suspension de carguío que se dice haber sufrido el buque *Overdale*.

1 No tengo para que insistir en observaciones referentes a informalidades reglamentarias del memorial, a la nacionalidad de los reclamantes i del buque mismo, al verdadero dominio i demas circunstancias de éste, a la personería del memorialista, a la estension de facultades de los supuestos omniscientes notarios ingleses, i a la maravillosa virtud probatoria que se atribuye a los titulados *affidavits* o dichos de los interesados mismos.

Todas esas cuestiones se hallan tratadas mas o menos ampliamente en la contestacion i en las reclamaciones núms. 15, 17, 66 i demas referentes a buques, firmadas por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca.

A lo dicho en ellas por mi parte me refiero, reproduciéndolo en cuanto sea aplicable a éste i a cada caso particular. Agregaré solamente aquí que, segun mi leal saber i entender, ningun juez o tribunal del mundo se creeria autorizado en derecho para declarar el estado político i civil de una persona i adjudicarle una herencia, por ejemplo, o la propiedad de un buque, en vista únicamente de medios de prueba como los empleados en dichos casos por los memorialistas, prescindiendo del exámen de los papeles oficiales o instrumentos auténticos correspondientes.

2 En orden a los hechos relativos a esta reclamacion del *Overdale*, la relacion sumaria, demasiado sumaria, que de ellos hace el memorial, se encuentra accidentalmente modificada en la réplica i en la declaracion o *affidavit*, anexo a ella, que aparece hecho por el capitan del buque en Enero de 1892.

El *Overdale*, fletado para tomar en Talcahuano un cargamento de trigo, no pudo recibir su carga entre el 7 i el 14 de Junio de 1891 por estar prohibida toda comunicacion con tierra, segun el capitan lo comunicó la autoridad del puerto. Así lo refiere el memorial, sin que, por lo demas, se espresen el nombre i empleo del que estableció la supuesta prohibicion i del que la comunicó al consabido capitan. Cabe sobre esto observar: que no es fácil descubrir i precisar el objeto o causa de aquella prohibicion, suspendida, sabe Dios por qué, a los 7 dias; i que, como quiera que fuese, de nada aparece el empleo de la fuerza para impedir el carguío.

Este fué nuevamente suspendido entre el 18 i el 31 de Agosto de 1891 porque «las autoridades prohibieron continuarlo», segun el memorial; porque, despues de oir *rumores* de prohibicion el capitan encontró «que las operaciones estaban completamente paralizadas i se vió en la imposibilidad de obtener carga», segun la citada declaracion del mismo; porque «la prohibicion se impuso, se alzó, se restableció i se volvió a levantar, sin orden, sin concierto, sin propósito fijo, etc.», como vivamente se dice en el final de la réplica.

Segun esta, se acompaña a la misma el contrato de fletamento del buque celebrado el 3 de Abril de 1891 con la casa Duncan, Fox i Ca. de Valparaiso para tomar un cargamento de trigo en Talcahuano con destino a Europa. Aunque no he encontrado anexo tal documento, convengo en darlo por acompañado, celebrando su existencia, pues de ella se deriva uno de los mas fundamentales argumentos deducidos en la contestacion a favor del Gobierno reclamado, cual es, el de que aquí se trata solo de la falta de cumplimiento de un contrato en que no ha sido parte dicho Gobierno.

La aparicion de aquel contrato ha causado gran gusto al replicante, por creer que con él me ha sorprendido en flagrante delito

de falsedad, probando la certeza de un hecho negado ántes por mí. Siento quitarle ese gusto, observando que me atribuye la negacion de un hecho que yo me habia limitado a desconocer, sin afirmarlo ni negarlo. Ignorancia del idioma, que es bien excusable.

En nombre de la igualdad de condicion de los litigantes, ha insistido el replicante en que el Gobierno demandado, trastornando los papeles, ha debido hacer tambien la relacion de los hechos i probar sus negaciones. Lamento que no me haya sido posible satisfacerlo: lo primero, porque no tenia noticias de tales hechos, algunos, de los cuales hoy mismo no conozco con certidumbre; lo segundo, porque no habria como probar una negacion, como probar, por ejemplo, que no se habia celebrado aquel contrato de fletamento.

Lo que el demandado ignora, al demandante corresponde probarlo. Sin eso, el primero débelo negar de llano, en conformidad a la vieja lei castellana citada por el replicante, la cual se vuelve así contra éste; desgracia que le ha ocurrido tambien con las otras citas, no siempre fieles, hechas en la réplica.

Termina ésta con el ofrecimiento de prueba testimonial, i al efecto designa como testigos a un vecino de Concepcion i a otro de Talcahuano. «Reservándose el derecho de mencionar otros después.»

He procurado averiguar de dónde ha nacido para el replicante ese derecho que se reserva; pero, nada he logrado saber a este respecto. En todo caso, como no se precisan reglamentaria i naturalmente los hechos que el reclamante se propone justificar por medio de testigos, no es fácil determinar cuáles sean.

Es de presumir que no sea el hecho de las prohibiciones de carguío que se dicen impuestas, alzadas, restablecidas, vueltas a levantar, por órdenes de las autoridades: esas órdenes, de que en ninguna parte aparece constancia, debieron darse por escrito. ¿Cómo podrian acreditarse fehacientemente por medio de testigos? Talvez un *affidavit*! Pero dudo de que V. E. quiera atribuir a esa especie de testimonios el mérito probatorio que les atribuye el reclamante.

Felizmente para este, creo yo que V. E. ha de ahorrarle la carga

de la prueba, considerada la claridad del derecho, con prescindencia de los hechos; considerada, en especial, la justificación de la escepcion de incompetencia fundada principalmente en tratarse de inejecucion de un contrato de fletamento entre particulares i no de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República.

3 Se ha discutido si el trigo es objeto de contrabando de guerra, i por consiguiente, de ilícito comercio. Con referencia al caso presente, no siendo de contrabando *per se*, seria ciertamente el trigo, como los víveres en jeneral, objeto de contrabando accidental o condicional: la provincia de Tarapacá, centro del Gobierno congresista o revolucionario, absolutamente improductiva de artículos de consumo personal, se encuentra separada de las otras por estensos i áridos desiertos, asemejándose a una isla cuyos habitantes solo por mar pudieran ser alimentados.

No parece dudoso que en tan escepcional situacion i supuesta la belijerancia, el Gobierno de Santiago habria podido, como medio lejítimo de hostilidad para reducir por hambre a su enemigo, declarar el trigo accidentalmente objeto de ilícito comercio, como otras naciones lo han hecho respecto de ese i otros artículos en casos menos calificados. A este respecto, el derecho positivo se encuentra resumido en estas palabras de F. de Martens:

«En estas materias, las circunstancias que acompañan a cada caso especial tienen una importancia capital. La cuestion de hecho es la que decide si se trata o no de contrabando de guerra. (*Traité de Droit International*, trad. Leo, t. III, p. 352. Paris, 1887).

Segun Lord Stowell (Sir William Scott), «todos los artículos alimenticios destinados a la subsistencia del hombre han sido considerados como contrabando cuando aparecia probable que estuvieran dirigidos al uso del ejército o de la marina.» (Citado por Travers Twiss, *Le Droit de Gens*, t. II, núm. 144.)

En nuestro caso, el Gobierno de Santiago no hizo aquella declaracion a los neutrales, ni intentó impedir que los neutrales llevaran a Tarapacá trigo de California o de Australia, como contrabando de guerra. No hai, pues, en rigor para qué considerar la cuestion bajo este aspecto; como no hai para qué considerarla bajo los as-

pectos de bloqueo o de clausura de puerto, de detencion o embargo, los cuales tampoco tienen aplicacion en nuestro caso.

4 La cuestion es de suspension o prohibicion temporal de esportacion. En Derecho Internacional, i dirijiéndose mas a los nacionales que a los neutrales, ¿podria el Gobierno de Santiago suspender la esportacion de trigo i otros víveres por puertos sometidos a su autoridad?

El reclamante sostiene la negativa, citando la autoridad de Bello i de Fiore i el tratado de amistad, comercio i navegacion celebrado entre Chile i la Gran Bretaña en 1854.

Por mi parte, sostengo la afirmativa, apoyado en los principios jenerales de derecho referentes a la soberania, apoyado en aquellas mismas autoridades, incompleta o infielmente citadas por el replicante, i en otras mas, de igual o mayor fuerza.

Travers Twiss, el reputado profesor de Oxford i sucesivamente abogado jeneral del Almirantazgo i de la corona británica, ratifica el derecho absoluto que todo estado independiente tiene para reglamentar el comercio en sus puertos, siendo «libre para permitir o prohibir a los comerciantes extranjeros todo tráfico de ciertos artículos en el territorio del mismo». I con referencia particular al caso de guerra civil, agrega mas adelante:

«Un Gobierno puede notificar a las potencias extranjeras que entre sus súbditos existe un estado de perturbacion que lo ha puesto en la necesidad de ejercer el derecho soberano de prohibir a los comerciantes extranjeros la entrada en los puertos nacionales hasta que la perturbacion pase, so pena de incurrir aquellos en las penas señaladas por las leyes territoriales. La noticia del hecho no da al indicado Gobierno nuevos derechos contra las naciones extranjeras: con ella no hace sino informarlas de que entiende él ejercer de cierta manera determinada los derechos de soberanía que le corresponden en su territorio.» (Obra citada, t. II, números 226 i 239).

Pasando de lo que llama Derecho Internacional teórico al derecho positivo escrito, el replicante invoca el referido tratado anglo-chileno de 1854, especialmente el artículo 2.º, que habla solo de los puertos «en que se *permite* el comercio con otras naciones», siendo así contraproducente, i la segunda parte del artículo 17,

relativa a indemnizacion por propiedades tomadas por las autoridades lejitimas para usos o servicios públicos, con lo cual ninguna atinjencia tiene la actual cuestion referente al derecho de un estado para prohibir la esportacion de artículos de comercio.

Aquel tratado anglo-chileno, basado en el principio de igualdad de relaciones entre los Estados, contiene otro artículo que, ese sí, resuelve directamente aquella cuestion. Me refiero al artículo 3, cuya parte final reconoce el derecho de prohibir la importacion de ciertos artículos con tal que la prohibicion sea jeneral, aplicando en seguida la misma regla a la esportacion, así:

«Ni se prohibirá la esportacion de cualquier artículo de los territorios de cada una de las dos partes contratantes a los territorios de la otra, si igualmente no se hiciere estensiva dicha prohibicion a la esportacion del mismo artículo para los territorios de todas las otras naciones.»

Parece imposible que pueda invocarse alguna nueva autoridad capaz de agregar fuerza a las anteriores en el sentido de demostrar el perfecto derecho con que, ante la lei internacional, habria podido el Gobierno de Santiago decretar la prohibicion, que el reclamante le atribuye, de esportar trigo por el puerto de Talcahuano o por cualquier otro sometido a su dominacion. Sin embargo, puedo aquí invocar esa nueva autoridad i no la recusarán los señores Willamson, Balfour i C.^a es la del marqués de Salisbury, que, en 1891 lo mismo que hoi, dirijia el *Foreign Office*.

En comunicacion de 10 de Julio de 1891, dirijida al señor Kennedy, Ministro de S. M. B. en Santiago, refiere el noble Lord una entrevista habida esos dias entre un ajente del Gobierno de Santiago i el señor T. Sanderson, subsecretario del Departamento de Negocios Estranjeros, en la cual manifestó el primero la opinion de que aquel Gobierno de Santiago debía dictar un decreto que prohibiera la esportacion de salitre por los puertos de Tarapacá, sometidos a la autoridad i dominacion de la Junta Congresista. Lord Salisbury, en su citada comunicacion, trasmite la respuesta que recibió aquella indicacion, conforme con sus propias miras, en estos términos:

«La impresion personal del señor Sanderson era de la que el Go-

bierno de S. M. no podia reconocer decretos que prohibiesen las esportaciones i tuvieran fuerza *fuera de la estension de costa dominada positivamente por el Gobierno.*» (*Blue Book* referente a la revolucion de Chile, p. 163, núm. 243).

Lójicamente, *a contrario*, dentro de la zona positivamente dominada por el Gobierno de Santiago, la cual siempre comprendió los puertos de Valparaiso i Talcahuano, aquellos decretos habrian sido reconocidos por el Gobierno de S. M. B., como que en aquella condicion se habrian espedido con arreglo al derecho de las naciones.

Pero tales decretos, que pudieran afectar al caso presente del «*Overdale*,» no llegaron a dictarse. A lo menos, no se les encuentra rebuscando en diversas compilaciones, como la titulada *Boletin de las Leyes i Decretos de la Dictadura*, Santiago, 1892.

5 Si la referida prohibicion de esportar trigo para Europa, inverosmil por perjudicial al Gobierno mismo, se hubiera efectivamente dictado i hubiera ademas orijinado un perjuicio efectivo al reclamante, tal perjuicio no seria de la responsabilidad del Gobierno, que habrfa procedido en ejercicio de sus derechos soberanos, ni el caso seria de la competencia de este Tribunal Arbitral, por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República.

Con efecto, en los hechos en que la reclamacion se basa no aparece interviniendo ningun buque de la escuadra, ningun soldado del ejército, que, *manu militari*, hubieran podido ejercer presion o fuerza contra el capitan del «*Overdale*.» Durante la época i en la rejion a que la reclamacion se refiere, no aconteció ningun hecho de guerra. El caso, que es de fletamento de buque o carguío i trasporte de trigo, «no constituye un *acto de guerra* i no cae, *por consiguiente*, bajo la prescripcion del art. I de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893;» principio justamente sentado por V. E. en los considerandos de la sentencia no ha mucho recaída en la reclamacion núm. 7, de la Compañía de Arauco.

Diga lo que quiera el replicante, en el fondo de esta reclamacion, como lo dije i lo demostré en mi contestacion presentada el 3 de

Agosto, se trata de la falta de cumplimiento de un contrato de fletamento, en que no era parte el Gobierno de Chile: falta consistente en la *omision* de los fletadores, que no cumplieron, por cualquier causa, la obligacion contraida a favor del fletante, de entregarle a bordo el cargamento convenido, por el cual el último debia haberse dirigido contra los primeros, sin perjuicio de que estos se escepccionaran alegando fuerza mayor, si a ello habia lugar, o repitieran contra los funcionarios o particulares que les hubieran impedido ejecutar debidamente el contrato de fletamento.

En casos como éste, no existe ninguna relacion jurídica entre el Gobierno de Chile i los fletantes, quejándose estos de un acto perjudicial para ellos i que se pretende haber sido impuesto a su contratante por un funcionario público. Asi lo ha establecido justamente V. E. por unanimidad al desechar, poco ha, la reclamacion número 5, de la Compañia Anglo-chilena, que hace referencia al vapor «*Ecuador*.»

Contradiendo lo anterior i para demostrar la competencia de V. E. por razon de la materia, hace el reclamante un avance digno de toda admiracion por la sola novedad del intento. Afirma que con las palabras «actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República» la Convencion de arbitraje ha comprendido, no precisamente las fuerzas militares o navales, sino tambien al Presidente de la República, que seria fuerza de tierra, a sus ajentes, i, en jeneral, a todo funcionario que deba ser obedecido; un juez por ejemplo, o un presidente de junta electoral. No se dice a qué clase de fuerzas, si de tierra o de mar, pertenecerian estos últimos funcionarios. Tomo la alegacion como una orijinalidad sin consecuencia.

6 La causa de los perjuicios representados ante V. E. por los señores Williamson, Balfour i C.^a en mas de treinta reclamaciones referentes a buques, debe en jeneral buscarse en la desgraciada situacion de revuelta que afligió al país en 1891; situacion que, pesando principalmente sobre los chilenos, era inevitable que alcanzara tambien a los neutrales «sin darles el derecho de exigir del Gobierno la indemnizacion de perjuicios causados fuera de su accion directa», como por unanimidad lo ha establecido V. E. en la sentencia que

acaba de negar lugar a la reclamacion número 14, del señor Dunn relativa al buque «*Birdston*.»

Creo que un Estado no puede ser responsable, respecto de otras naciones, por actos que puedan perjudicarlas o causar daño a los intereses de sus súbditos, cuando inspiran la conducta de aquel, la imparcialidad, la justicia i el sentimiento de la igualdad de derechos.

Eso es lo cierto. Dígase lo que se quiera, la verdad es que la guerra civil chilena de 1891 fué escepcionalmente regular i ordenada. Si la irritacion de las pasiones impulsó a veces la ejecucion de atentados contra las personas i las propiedades, las víctimas fueron los nacionales mismos: por sentimientos naturales de benevolencia, por temor i por interes, los extranjeros fueron siempre respetados por uno i otro partido.

Es chocante, por eso, i contrario a una recta nocion de lo justo el inculpar a la República por sus propias desgracias i pretender agravar las calamitosas consecuencias de una guerra civil, que todavía pesan gravemente sobre la vida económica, política i social de la nacion.

De aquel espíritu lleno de sentimientos de consideracion i de benevolencia que inspiró la conducta, siempre bien intencionada, de las autoridades de Chile, así presidenciales como congresistas, en sus relaciones con los subditos extranjeros durante la pasada guerra civil, da testimonio la correspondencia oficial del propio ministro de S. M. B. en Santiago, el señor J. G. Kennedy.

Segun ella, las dificultades comerciales suscitadas por el bloqueo de Valparaiso en Enero de 1891 dieron lugar a una entrevista que el capitan Saint Clair, del *Champion*, tuvo a bordo del acorazado chileno *Blanco* con el capitan Montt, jefe de la Escuadra congresista. El capitan de la marina británica encontró en el último la mejor voluntad i obtuvo de él eficaces medidas para allanar dificultades. «Creo que la inmunidad de intervencion de que han gozado los buques extranjeros es debida a mi entrevista con el capitan Montt.» Así lo escribia en 29 de Enero el capitan Saint Clair al señor Kennedy, i lo confirmaba éste al marques de Salisbury el 2 de Febrero siguiente. En otra nota de la misma fecha, el primero fué mas esplicito: en ella daba cuenta de habersele presentado en

Chile diversas cuestiones de importancia para el comercio; «pero me es grato comunicar que todas esas cuestiones que se suscitaron han sido solucionadas por el Gobierno con espíritu de liberalidad.» (Núms. 69 i 70 del Libro Azul, *Blue Book*, de 1893 relativo a la revolucion de Chile).

Mas tarde, con fecha 17 del citado mes de Febrero, escribia de nuevo el señor Kennedy a Lord Salisbury, entre otras cosas, lo siguiente: «i hasta la fecha no me han llegado quejas serias por actos de violencia cometidos en contra de los buques británicos.» (Núm. 79 del citado Libro Azul).

La justificacion de los procedimientos de las autoridades chilenas en aquellas difficilísimas circunstancias ha sido tambien reconocida por interesados particulares i por el propio Gobierno alemán: la Compañía Inglesa de Vapores, *Pacific Steam Navigation Company*, nada ha reclamado ante este Tribunal; i las compañías alemanas *Kosmos* i *Hamburg Pacific*, que sufrieron tambien muchas e inevitables perturbaciones en su tráfico con ocasion de la guerra se desistieron, lo mismo que los propietarios de la barca *Postdam*, de reclamaciones que primeramente habian hecho llegar al Gobierno de Chile, no insistiendo en ellas despues de las observaciones de este Gobierno. (*Memorias del Ministro de R. E. de Chile*, presentada al Congreso Nacional en 1892, p. XVIII).

7 Me sentí un momento tentado a hacer la confrontacion de lo que el replicante, a la vuelta de algunas inofensivas impertinencias, llama mi sistema de defensa, con lo que yo llamaria su sistema de ataque a los derechos soberanos de la República i al esquilmo erario nacional. Considerando que ello seria ociosidad, renunció a hacerlo.

Con todo, no terminaré sin decir que, en situacion semejante a la de los navieros patrocinados por los señores Williamson, Balfour i Ca., ningun chileno ha sido indemnizado; i a este respecto, la Conferencia Internacional americana de Washington (1889-1890) acordó recomendar la regla que ya no se discute, de que «la nacion no tiene ni reconoce en favor de los extranjeros ninguna otra obligacion o responsabilidad que las establecidas, en casos semejantes, por la constitucion i por las leyes, en favor de los nacionales.»

“Hé ahí, agrega Pradier-Foderé, refiriéndose a lo anterior en términos que ahora se me han representado a lo vivo; hé ahí ciertamente una disposicion de interes bien americano. Es imposible leerla sin pensar en todas las intervenciones violentas de la Europa en la América para sostener pretensiones, a menudo mui poco justificadas, de súbditos europeos, por lo jeneral mediocrementemente dignos de protección. Aquella regla es, por lo demas, de corriente aplicacion en el antiguo continente, i no serian sino los aventureros los que pudieran quejarse de verla aplicada en el Nuevo Mundo.” (*Revue de Droit International*, Bruxelles, 1890, t. XXII, p. 541).

En conclusion, suplico a V. E. que con el mérito de lo espuesto por mi parte en esta i en las otras reclamaciones análogas citadas, relativas a buques, se sirva resolver como lo tengo pedido en mi contestacion a la presente.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i C.^ª, por don Juan Barker, propietario jerente del buque *Overdale*, reclama del Gobierno de Chile doscientas noventa i cuatro libras esterlinas £ 294, mas los intereses legales por estadías.

El reclamante espresa que el buque *Overdale*, de 882 toneladas de registro, fué fletado para cargar trigo en Talcahuano, i con este fin arribó al precitado puerto el 7 de Junio de 1891; que tan luego como fondeó la nave, el capitan de ella fué notificado por las autoridades que no se le permitiria desembarcar por estar prohibida toda comunicacion con tierra; que el 14 de Junio le hicieron saber que estaba suspendida la comunicacion i que podia proceder a

cargar; que el 18 de Agosto, mientras efectuaba el carguío, se le prohibió continuarlo hasta el 31 del mismo mes, día en que las autoridades que reemplazaron a las del Gobierno del señor Balma-ceda le anunciaron que podía proseguir; que reclama del Gobierno de Chile por estos 20 días de estadía a razón de cuatro peniques (d. 4) diarios por tonelada la suma de doscientas noventa i cuatro libras esterlinas (£ 294) mas intereses. Se acompañan como comprobantes una protesta estendida por el capitán del buque ante el cónsul de S. M. B. en Talcahuano en 18 de Agosto de 1891 acerca de los perjuicios que le ocasionó la prohibición de cargar.

El agente de Chile opone desde luego la escepcion de incompetencia fundada en dos causales, a saber: que no se ha probado el estado de súbdito británico del reclamante, i que la supuesta orden atribuida a los empleados de Aduana de Talcahuano no constituiria en ningun caso un acto ejecutado por las fuerzas de mar i tierra de la República, a los que se refiere la Convencion de 26 de Setiembre de 1893; opone en seguida la escepcion de inadmisibilidad fundada en que ni Williamson, Balfour i C.^a tiene justificada su personeria para representar al reclamante, ni tampoco el señor Nicholson la tiene para firmar por Williamson, Balfour i C.^a i ademas en que el memorial no se ha ajustado a las prescripciones de los artículos I, III, VII i IX del Reglamento de Procedimientos; dice en seguida que aun dado caso que las escepciones no fueran bastantes para que la reclamacion no tuviera cabida, deberá ésta rechazarse por su fondo, pues el reclamante no ha justificado ni los hechos en que se funda ni el monto ni efectividad de los perjuicios reclamados; i por último que aunque estuvieran probados los hechos i todo lo demas, siempre resultaria irresponsable por ellos el Gobierno de Chile, pues nacerian de la inejecucion de un contrato entre el porteador i cargador i el Gobierno de Chile no fué ninguno de estos dos contratantes ¿cómo, podria, pues, procederse contra él por un contrato en que no fué parte? termina declarando que el Gobierno de Chile a virtud de su derecho soberano, pudo, sin incurrir en responsabilidad de ningun jénero, suspender el embarque i desembarque de mercaderías determinadas en sus puertos.

Con la réplica se acompañan diversos documentos para comprobar los derechos que se dice en la contestacion no fueron justificados en el memorial i se contradicen las doctrinas espuestas por el agente de Chile.

En la dúplica no se aceptan como suficientes dichos documentos i se refuerzan todos los argumentos i teorías de la contestacion.

Considerando: que segun contrato de fletamento celebrado en Valparaiso en 3 de Abril de 1891, los señores Duncan, Fox i C.^a fletaron el buque ingles *Overdale* del cual el reclamante Juan Barker es propietario-gerente para tomar un cargamento de trigo en el puerto de Talcahuano; que el Gobierno de Chile no fué parte en ese contrato de fletamento i que, por consiguiente, si como lo pretende el reclamante, el carguío se suspendió durante catorce dias, desde el 18 al 31 de Agosto, el fletador debe dirigirse en contra de los cargadores con los cuales contrató, quedando a salvo el derecho de éstos para provocar a juicio a aquellos que le impidieron cumplir el contrato de fletamento segun las condiciones estipuladas en él;

Considerando: ademas, que si el Gobierno del Presidente Balmaceda prohibió la esportacion de trigo por el puerto de Talcahuano, que entónces le obedecia, desde el 18 de agosto de 1891, segun lo afirma el demandante, no ejercitó sino el derecho que tiene toda nacion de prohibir transitoriamente la esportacion de cereales, sobre todo en tiempo de guerra;

Considerando: que si el capitan del buque *Overdale* no pudo comunicarse con tierra desde el 7 al 14 de Julio de 1891, lo que no está probado, no podria en ningun caso hacerse responsable al Gobierno por esta detencion sino dentro de los límites del Tratado de Comercio i Amistad celebrado con la Gran Bretaña en 4 de Octubre de 1854;

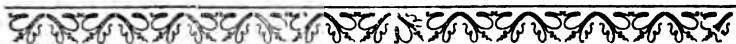
Considerando: que la presente reclamacion es tanto ménos fundada en cuanto que el contrato de fletamento se celebró durante la guerra civil i que las partes contratantes debian haber previsto que los disturbios políticos podian de alguna manera entabrar la ejecucion normal i regular del contrato.

Por estos fundamentos, el Tribunal, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada en 18 de Noviembre de 1895 por el Ecxmo. Tribunal.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 68

BRITISH AND EASTERN SHIPPING C.º LIMITED

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Santiago Macdonald, jerente de la sociedad denominada *British and Eastern Shipping Co. Limited*, la cual es propietaria i armadora del buque *Aldbrough*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral respetuosamente decimos:

La Compañía que representamos es una sociedad anónima domiciliada en Liverpool desde antes del año de 1891 i establecida con sujecion a las disposiciones de las leyes inglesas. No tomó dicha Compañía participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile que estalló el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891. No ha presentado ante otro tribunal la reclamacion que en seguida espondremos, ni ha obtenido compensacion por los daños que la motivan.

El *Aldbrough* fué fletado en Flushing a los señores Henry Griffin i Son, de Liverpool, como agentes de los señores Balfour, Lyon i Ca. de Valparaiso, para conducir a este puerto un cargamento de cañerías de fierro colado i otras mercaderias.

Llegó a Valparaiso el 11 de Julio de 1891, i una vez que el capitán trasmitió a los fletadores el aviso de estilo se procedió sin

tardanza a la descarga. El día 21 de Agosto aun no habia concluido esta: desde ese dia hasta el 1.º de Setiembre quedó suspendido en la bahia, a consecuencia de la guerra civil, todo trabajo de carga o descarga. La Aduana permaneció cerrada durante algunos de estos dias o no hizo trabajo alguno en el período indicado. El 1.º de Setiembre cesó la paralización i la descarga del *Aldborough* pudo continuarse i concluirse.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma de doscientas sesenta i una libras esterlinas cinco chelines (£ 261-5-0), con los intereses de 6% anual, por once dias de detencion o retardo, a razon de 4 peniques diarios por cada una de las 1,425 toneladas de registro del buque. Ofrécese acreditar, por medio de la prueba, los hechos espuestos anteriormente, si el Gobierno reclamado negare su efectividad.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON BALFOUR & C.*

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs Williamson Balfour and Co. British Merchants at Valparaiso on this twenty third of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Consul.

CONTESTACION

El agente de Chile tiene el honor de contestar al memorial en que se formula la reclamacion número 68, presentada en nombre de la sociedad anónima *British and Eastern, Shipping Co. Limited*, para cobrar la suma de £ 261-5-0 e intereses del 6% sobre dicha

suma, en que se estiman los perjuicios ocasionados con motivo de la demora de diez dias sufrida por el buque *Aldborough* para efectuar su descarga en el mes de Agosto de 1891.

1. El memorial adolece de defectos sustanciales, que lo hacen inadmisibile. No se cumplen en él las prescripciones de los artículos III i IV del Reglamento, ni se consigna con precision i en idioma castellano la materia del juramento que ha debido prestarse en conformidad al artículo IX. Estas omisiones bastan para rechazar el memorial en la forma en que ha sido presentado; i así lo suplico a V. E.

2. La persona que ha firmado el memorial no aparece suficientemente autorizada para ocurrir a este Tribunal. Ningun antecedente se ha presentado para comprobar la existencia legal de la sociedad reclamante, ni el dominio que dice ejercer dicha sociedad sobre el buque *Aldborough*, ni la facultad con que don Jaime Macdonald ha procedido a otorgar poder en nombre de la misma sociedad a favor de la casa de Williamson, Balfour i Ca., ni siquiera consta quienes forman esta casa i cual de sus socios pueda usar de la firma social. El poder, ademas, no está suficientemente legalizado, ni ha sido conferido para ocurrir ante este Tribunal. De todo lo cual resulta que el sujeto que estampó al pié del memorial la firma que parece decir *Williamson, Balfour i Ca.* carece de la personería necesaria para deducir la presente reclamacion. Pido a V. E. que, en conformidad a lo dispuesto en la segunda parte del artículo V del Reglamento, se sirva así declararlo.

3. El infrascrito cree que, atendida la materia de esta reclamacion i la condicion jurídica del reclamante, V. E. es incompetente para conocer en este juicio.

El memorial espresa que la reclamacion está basada en el hecho de haber quedado suspendido en la bahía de Valparaiso, i a consecuencia de la guerra, todo trabajo de carga i descarga desde el 21 de Agosto hasta el 1.º de Setiembre de 1891. Esta suspension que no fué efecto de orden alguna de la autoridad, sería, caso de ser efectiva, una consecuencia de los acontecimientos que se desarrollaron cerca de Valparaiso durante aquellos dias. No se puede atribuir a esa consecuencia, el carácter de operacion bélica, siendo

evidente que en la bahía no hubo ninguna acción de guerra desde el 21 de Agosto al 1.º de Setiembre. Si el temor, o las circunstancias del momento ahuyentaron a los trabajadores que se ocupan de cargar o descargar buques, ello nada tiene que ver con los actos militares que se efectuaban fuera de la población i a alguna distancia de ella. No se trata, por consiguiente, en esta reclamación, de perjuicios sufridos con motivo de actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República, únicos que la Convención de 26 de Setiembre de 1893 ha sometido al exámen i fallo de V. E.

De otro lado, el reclamante se dice ser una sociedad anónima constituida en Inglaterra i tales sociedades no pueden ser consideradas como súbditos británicos, denominación que es aplicable solamente a las personas naturales, nó a las ficticias que deben su existencia a la ley, i nada son fuera del país en que ella impera.

Por estas consideraciones, solicito de V. E. que se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamación.

4. Sostiénese por parte de la compañía reclamante que, a consecuencia de la guerra civil, se suspendió en la bahía todo trabajo de carga i descarga desde el 21 de Agosto al 1.º de Setiembre de 1891. Este hecho es perfectamente inexacto. El movimiento comercial ha debido resentirse naturalmente de la situación extraordinaria por que el país atravesaba en aquellos días; pero ni la autoridad puso traba alguna a los trabajos que se efectuaban en la bahía, ni es efectivo que estos quedaran suspendidos de hecho sino el 29 de Agosto, es decir, al día siguiente del combate de la Placilla i de la toma de la ciudad por las fuerzas de la revolución. Acompaño, para comprobar mi afirmación, dos documentos oficiales que así lo manifiestan; i en uno de los cuales encontrará V. E. anotados hasta los nombres de los buques que descargaron durante los días en que se supone suspendido el tráfico de la bahía.

5. Sobre ser inexacto el hecho en que se funda la reclamación, esta es absolutamente insostenible en el terreno del derecho. Los extranjeros, como los nacionales, tienen que sufrir las consecuencias naturales de la guerra, una de las cuales es la inactividad comercial. Si un Gobierno fuera responsable en el caso de guerra, de

la pérdida que experimentarían los comerciantes por la menor venta o de los perjuicios que sufrirían por la interrupción de las comunicaciones u otros motivos análogos, la guerra se haría imposible, como lo dice Vattel, i el lejítimo derecho de hacerla, llegaría a ser enteramente ilusorio. Esta observación cobra mucho mayor fuerza cuando se trata de guerras intestinas, según lo observan los autores, cuyas citas he acotado ya en muchas otras contestaciones.

Sin poner traba alguna al libre comercio de los neutrales, los gobiernos que hacen la guerra no tienen tampoco medio de impedir que aquel sufra la paralización que es consiguiente a la situación anormal creada por la guerra. Es natural que los negocios disminuyan, i que las empresas de acarreos por tierra o por mar pasen por un periodo de inactividad durante todo el tiempo que ella dure. A nadie se ha ocurrido hasta ahora hacer responsables a los gobiernos del menor tráfico comercial que resulta del estado de guerra, ni de los graves perjuicios que de ello pueden emanar para las neutrales. El único deber que incumbe a los beligerantes con respecto al comercio de los neutrales, es el de no ponerle restricciones inútiles para el buen éxito de las operaciones militares. «Aun suponiendo, dice Bluntschli, que la guerra procure a los neutrales algunas ocasiones favorables, hai tantos ménos motivos para privarlos de ellas cuanto que su comercio experimenta necesariamente por el hecho de la guerra perjuicios de consideración.»— (Bluntschli, *Le Droit International codifié* comentario al artículo 799.)

6 La petición de intereses que forma parte de la reclamación, no precisa la cantidad cobrada por este motivo, apesar de lo que prescribe el artículo VIII del Reglamento. Esto solo bastaría para su rechazo; pero hai además motivos legales que la hacen improcedente. Se trata en efecto de una cantidad que no podría considerarse líquida i exigible sin el fallo favorable de V. E. i aun en ese caso, seria indispensable que el deudor estuviese constituido en mora. No puede suponerse que ésta hubiese existido en el caso presente porque ni la obligación emanaría de un pacto que fijase un plazo para hacerla efectiva, ni habria existido reconvenção judi-

cial que indicase el momento en que la mora habría debido comenzar.

Espero, en virtud de las consideraciones aducidas, que V. E. habrá de declarar sin lugar en todas sus partes la presente reclamacion, dado caso de que no diere lugar a las escepciones previas que dejo formuladas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. señor:

Nos hemos impuesto de la contestacion del agente del Gobierno de Chile a nuestro memorial.

Por lo que toca a los defectos de que, segun se dice, adolece el memorial en su forma esterna son los mismos que invariablemente ha notado el señor agente en las demas reclamaciones que hemos presentado, como mandatarios de los damnificados, i como los hemos rebatido ya en otras ocasiones ámpliamente, creemos inoficioso repetir aquí las observaciones que les hemos opuesto.

Diremos solamente que en la réplica a la reclamacion núm. 75 referente al navio *Cupica* presentamos el certificado de incorporacion de la *British & Eastern Shipping Company*, propietaria del *Alborough* i que si lo agregamos a aquel espediente es porque nos han remitido en un solo cuaderno los certificados de incorporacion relativos a distintas compañías i si hubiéramos roto el hilo que los une para agregar cada uno a su respectivo espediente, habria quedado inútil la legalizacion. Acompañamos tambien un affidavit, una contrata de fletamento i seis cartas con su correspondiente traduccion inglesa.

Por lo que toca al fondo del reclamo, lo entregamos sin mas discusion a la resolucion de V. E. Acompañamos el diario de navegacion del *Aldborough* para justificar la efectividad de los hechos en que está basada la reclamacion.

WILLIAMSON, BALFOUR Y CA.

DÚPLICA

Excmo. señor:

Tengo el honor de duplicar en la reclamacion núm. 68.

El escrito de réplica no se ha hecho cargo de ninguno de los argumentos en que apoyé las escepciones que deduje en mi contestacion. Confórmase el representante del reclamante con exhibir algunos papeles, que contienen un affidavit, una contrata de fletamento, seis cartas i una copia del diario de navegacion del buque *Aldborough*; i por lo demas, entrega el reclamo sin mas discusion a la resolucion de V. E.

Confianto, por mi parte, en que el Tribunal no ha de atribuir a tales papeles un mérito probatorio de que absolutamente carecen, me limito a mantener mis escepciones, aguardando que V. E. se declare incompetente; o que en subsidio, se sirva rechazar la reclamacion.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por el señor James Macdonald, jeren-
te de la Sociedad *British and Eastern Shipping Company* (Limited),
la cual es propietaria i armadora del buque *Aldborough*, reclama del

Gobierno de Chile la cantidad de doscientas sesenta i una libras esterlinas cinco chelines con los intereses de seis por ciento anual por once dias de detencion.

El memorialista espone que el *Alborough* fué fletado en Flushing a los señores Henry Griffin i Sons de Liverpool, como ajentes de los señores Balfour, Lyon i C.^a, de Valparaíso, para conducir a este último puerto un cargamento de cañerías de fierro colado i otras mercaderías; que dicho buque llegó a Valparaíso el 11 de Julio de 1891, i una vez que el capitán transmitió a los fletadores el aviso de estilo, se procedió sin tardanza a la descarga; que el 21 de Agosto aun no habia concluido ésta, que desde ese dia hasta el 1.º de Setiembre quedó suspendido en la bahía, a consecuencia de la guerra civil, todo trabajo de carga i descarga; que la Aduana permaneció cerrada durante alguno de estos dias o no hizo trabajo alguno en el período indicado; que el 1.º de Setiembre cesó la paralización i la descarga del *Aldborough* pudo continuar i concluirse; que reclama del Gobierno doscientas sesenta i una libras esterlinas cinco chelines con los intereses de seis por ciento anual por estos once dias de detencion o retardo, que es la suma equivalente a cuatro peniques diarios por cada una de las mil cuatrocientas veinticinco toneladas de registro del buque.

Acompaña como justificativo: un poder de James Macdonald, como director-gerente de la *British and Eastern Shipping Co. Limited*, a Williamson Balfour i Ca., otorgado en Liverpool a 23 de Febrero de 1894, ante notario público.

El ajente de Chile pide 1.º que se rechace el memorial por no cumplirse en él con las prescripciones de los artículos III, IV i IX del Reglamento; 2.º que se declare sin personería al memorialista para deducir la reclamacion, por cuanto ni los poderes vienen en forma, ni se ha comprobado la existencia de la sociedad, ni el dominio del buque *Aldborough*; 3.º que el Tribunal se declare incompetente, tanto por ser sociedad anónima la reclamante como porque no se trata de actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República; circunstancias que, segun la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, son suficientes para escluir la demanda de la jurisdiccion del Tribunal; i 4.ª que en subsidio se rechace la recla-

macion, ya porque son inexactos los hechos en que se funda, puesto que la autoridad no puso traba alguna en aquellos dias a los trabajos que se efectuaban en la bahia; lo que se comprueba con dos documentos oficiales que acompaña i en uno de los cuales van anotados hasta los nombres de los buques que descargaron durante los dias en que se pretende suspendido el tráfico de la bahia; ya porque ella es insostenible en el terreno del derecho, porque la inactividad o paralización comercial no impone durante una guerra, segun todos los tratadistas, responsabilidad a los beligerantes; el único deber que incumbe a éstos es el de no ponerles restricciones inútiles; que el cobro de intereses no cabe, pues el Gobierno no se constituyó en mora desde que no se trataba de cantidad liquidada i exigible.

Acompaña en apoyo de sus aserciones una razon de la descarga habida en el muelle de Valparaiso los meses de Agosto i Setiembre de 1891, firmada por el director del muelle.

La réplica se limita a acompañar varios documentos para justificar la personería i nacionalidad de los dueños del buque *Aldborough*.

En la dúplica se niega la fuerza probatoria de dichos documentos.

Considerando: que si la *British and Eastern Shipping C.^a Limited*, propietaria i administradora del buque ingles *Aldborough*, hoi reclamante, no pudo en realidad descargar en Valparaiso, entre el 21 de Agosto i el 1.º de setiembre de 1891 las mercaderías que tenia a bordo la espresada nave, debe ejercitar su accion en contra de los fletadores que tenian la obligacion de efectuar la descarga en conformidad a las estipulaciones del contrato de fletamento, quedando a salvo el derecho de éstos para hacer efectiva la responsabilidad de las personas o entidades morales que les hubieren impedido cumplir aquello a que estaban obligados i fueran responsables del atraso;

Considerando: por lo demas, que el reclamante no comprueba que las fuerzas terrestres o navales de la República hubieren impedido la descarga del buque *Aldborough* durante el espacio de tiempo mas arriba indicado; que la Compañía confiesa ella misma en su memorial «que todo trabajo de carga o descarga se suspen-

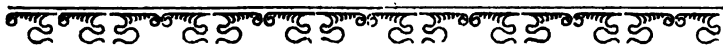
dió en el puerto de Valparaíso desde el 21 de Agosto hasta el 1.º de Setiembre a *consecuencia de la guerra civil*; que un gobierno no puede estar obligado al pago de indemnización por estadías a buques neutrales que hacen operaciones por cuenta de tercero, a ménos que dichos buques hubieren sido detenidos de una manera irregular en los puertos, ejercitando sobre ellos medidas vejatorias i contrarias al Derecho Internacional; pero que ninguna responsabilidad le afecta cuando el retardo que sobreviene en el carguío o descarga es la consecuencia de una guerra o de disturbios políticos internos.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamación.

Santiago, 22 de Noviembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Noviembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 69

R. THOMAS I C.ª

MEMORIAL

Williamson, Balfour i C.ª, por don Roberto Thomas, único socio de la firma de R. Thomas i C.ª, armador i propietario del navío *Cadwgan*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Anglo-chileno respetuosamente decimos.

Nuestro mandante es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la profesion de comerciante armador i mantiene su residencia, desde ántes del año de 1891, en Criccieth, en el pais de Gales, Inglaterra. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891, ni prestó servicio o auxilio de ningun jénero a los partidos contendientes. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que ahora interpondremos, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion de los daños que la orijinan.

El *Cadwgan* partió de Amberes para Talcahuano a mediados de 1890, llevando a bordo un cargamento de rieles, cañerías i otras mercaderías semejantes. Habia sido fletado para el mencionado puerto a los señores H. Griffin e Hijos el 7 de Mayo de 1890. Arribó a Talcahuano a principios de Diciembre de 1890 i principió sin pérdida de tiempo a efectuar su descarga. Encontrábase pen-

diente esa operacion cuando ocurrió la visita que hizo al puerto el Presidente de la República señor Balmaceda. Miéntas permaneció el Presidente en Talcahuano fueron suspendidos los trabajos de carga i descarga i el *Cadwgan* no pudo continuar su desembarque durante una semana.

Despnes estalló la revolucion del 7 de Enero, i a partir desde esta fecha, durante 10 dias, se prohibió a las naves surtas en la bahía continuar su descarga i aun comunicarse con tierra.

Reclámese del Gobierno de Chile el pago de trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas dos chelines i ocho peniques (£ 358-2-8), por los 17 dias de detencion que sufrió el *Cadwgan* en Talcahuano en Diciembre de 1890 i Enero de 1891, a razon de cuatro peniques (4 d) diarios por cada una de las 1,264 toneladas de capacidad de la nave.

Solicítase tambien el abono de intereses, al tipo de 6% anual, sobre la suma indicada i ofrécese rendir prueba para acreditar la efectividad de los hechos espuestos si fueren negados.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co. British Merchants at Valparaiso on this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Roberto Thomas, la firma comercial de Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 358-2-8 e intereses, por 17 dias de suspencion de descarga que se dice haber sufrido el navio

Cadogan en Talcahuano, durante los meses de Diciembre de 1890 i Enero de 1891.

Esta reclamacion es análoga en el fondo i en la forma a la núm. 67, presentada por la misma firma comercial con referencia al buque *Overdale*.

Para evitar inútiles repeticiones, me limito a reproducir aqui, aplicándolo al caso presente, todo lo dicho en la contestacion dada por mi a la referida reclamacion núm. 67, especialmente: sobre incompetencia de V. E., justificada ademas en este caso por tratarse de hechos en parte verificados antes de la guerra; sobre inadmisibilidad de la reclamacion por defectos de las personerias i de las formalidades reglamentarias; sobre desconocimiento i falta de comprobacion de los hechos alegados; i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F

RÉPLICA

Excmo. Señor:

En su contestacion al memorial, el señor ajente del Gobierno de Chile se limita a observar que la presente reclamacion es análoga a la núm. 57, referente al buque *Overdale*, por lo cual reproduce las observaciones de forma i de fondo que adujo en la contestacion de aquel reclamo.

Por nuestra parte, hemos debatido tambien estensamente las observaciones del señor ajente en la réplica correspondiente a aquella reclamacion, e igualmente la damos por reproducida en el presente caso.

Agregamos ahora los documentos que hemos podido obtener, i son:

- 1 *Affidavit* o declaracion jurada de dueño del *Cadwgan*, don Roberto Thomas;
- 2 Contrato de fletamento de la nave; i
- 3 Cuatro cartas dirigidas desde de Talcahuano por el capitan del *Cadwgan* al dueño de la nave.

Enviamos instrucciones a nuestro agente para que complete la legalizacion de los referidos documentos.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Se acompañan a la réplica un *affidavit* del titulado dueño del *Cadwgan*, el contrato de fletamento i cuatro cartas del capitan del buque.

En verdad, ninguno de esos antecedentes abona la reclamacion. Antes bien, contribuyen ellos a establecer lo que demostrado ha sido por mi parte en la reclamacion análoga núm. 67 referente al *Overdale*, esto es, que, si efectivamente algunos buques encontraron entorpecimientos o sufrieron retardos en sus operaciones de carga o descarga en Talcahuano u otros puertos de la República el año de 1891, debe ello atribuirse naturalmente al estado de guerra en que por entónces se halló el pais, lo que no compromete en ningun caso la responsabilidad del Gobierno.

Segun el indicado *affidavit* del supuesto único dueño del *Cadwgan*, si este buque sufrió algun retardo en Talcahuano despues del 7 de Enero de 1891, fue porque, «a consecuencia del estado inquieto del pais, los negocios casi se paralizaron por completo, i durante diez dias, el buque no pudo trabajar en la carga».

La segunda de las indicadas cartas del capitan se refiere a la

anterior del mismo día 7 de Enero, i dice que «desde entónces, el país ha estado en un estado mui inquieto, i los negocios, casi paralizados por completo».

Conforme al contrato de fletamento, «en la computacion de estadías para el carguío, se escluirá todo tiempo perdido a causa de huelgas totales o parciales, o a causa de paralización total o parcial de los negocios, u otra causa que no puedan evitar los fletadores, etc».

Respecto de los siete días que se dicen perdidos durante el mes de Diciembre de 1890 en Talcahuano, «a causa de haber estado el Presidente en dicho lugar», según dice el *affidavit*, yo reconozco que los fletadores no pudieron impedir el indicado viaje del Presidente; pero, no acierto a explicarme como un viaje de aquél produjera el efecto de ir perjudicando los intereses de los buques extranjeros en los puertos visitados i con violacion del Derecho Internacional.

Segun el artículo 7 de la Convencion de arbitraje, este Tribunal recibió jurisdiccion para decidir las reclamaciones motivadas por actos i operaciones que, a mas de ser por derecho de la responsabilidad del Gobierno de Chile, reunieran las dos circunstancias de haber sido ejecutados: a) por las fuerzas de mar i tierra de la República; b) durante la guerra civil de 1891, etc. Ello supone, lo que en nuestro caso no existe, una propiedad perdida, deteriorada o damnificada, según los términos del art. VII del Reglamento.

En vista de esto, i si fuera posible admitir como cierto que el referido viaje presidencial a Talcahuano causó, no se sabe si a los fletantes o a los fletadores, los perjuicios correspondientes a 7 días de suspension de trabajos en Diciembre de 1890 si eso fuera posible, no se comprende que los reclamantes lleven su sistema de ataque hasta el punto de sostener que este Tribunal de escepcion, i no la justicia ordinaria, es el competente para conocer de responsabilidades que se hacen derivar de un viaje presidencial verificado algunas semanas antes de comenzar la guerra civil.

Respecto de los días de supuesta suspension de trabajo, correspondientes a Enero de 1891, nada se precisa: ni las fechas res-

pectivas, ni los nombres o empleos de los que espidieron las órdenes de suspension, etc. etc. En esta parte, esta reclamacion es del todo análoga a la núm. 67: fundamentalmente, en una i en otra se trata de un contrato de fletamento en que no era parte el Gobierno de Chile, que el capitan del *Cadivgan*, en lugar que no fué teatro de operaciones bélicas, ejecutaba por cuenta ajena, por cuenta de fletadores obligados a recibir carga en sus lanchas i a responder en juicio a los fletantes en caso de no cumplir, por cualquiera causa, lo convenido con éstos; ni en una ni en otra aparece interviniendo con la fuerza algun buque de la Escuadra o algun individuo del ejército, lo que se observa en la jeneralidad de las reclamaciones patrocinadas por los señores Williamson, Balfour i Ca., no siendo a este respecto escepciones ni esta, que se refiere a hechos anteriores a la guerra, ni aquélla otra inmortal reclamacion núm. 71, relativa a la barca *Trinidad*, que se funda en el efectivo o supuesto atraso de una carta que se dice puesta, con verdad o sin ella, en la oficina de correos de Valparaiso.

En conclusion, reproduciendo aqui, en cuanto sea aplicable al caso presente, lo dicho por mi en parte en la citada reclamacion núm. 67 i demas análogas referentes a buques, suplico a V. E. se sirva resolver como tengo pedido en la contestacion.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Roberto Thomas, único socio de la firma de R. Thomas i Ca., armador propietario del buque *Cadivgan*, reclama del Gobierno de Chile la suma de trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas dos chelines ocho peniques, por diecisiete dias de detencion, mas intereses a razon de 6 por ciento anual.

Expone el memorialista que el *Cadwgan* partió de Amberes para Talcahuano a mediados de 1890 llevando a bordo un cargamento de rieles, cañerías i otras mercaderías semejantes; que habia sido fletado para dicho puerto por los señores H. Griffin e hijos el 7 de Mayo de 1890; que arribó a Talcahuano a principios de Diciembre de 1890 i comenzó su descarga sin pérdida de tiempo; que encontrábase pendiente esa operacion cuando ocurrió la visita que hizo al puerto el Presidente de la República señor Balmaceda; que mientras permaneció el Presidente en Talcahuano fueron suspendidos los trabajos de carga i descarga, i el *Cadwgan* no pudo continuar su desembarque durante una semana; que despues estalló la revolucion de 7 de Enero i, a partir desde esta fecha, durante diez dias, se prohibió a las naves surtas en la bahia continuar su descarga i aun comunicarse con tierra; que reclama del Gobierno de Chile por los diecisiete dias de detencion que sufrió el *Cadwgan* en Talcahuano en Diciembre de 1890 i Enero de 1891, cuatro peniques diarios por cada una de las 1,264 toneladas de capacidad de la nave, lo que da un total de trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas, dos chelines, ocho peniques, mas intereses sobre esta suma a razon de 6 por ciento anual.

Acompañan un poder conferido por Robert Thompson en su calidad de propietario jерente de *Cadwgan* a Williamson, Balfour i Ca. otorgado en Liverpool ante notario público en 28 de Febrero de 1894 para deducir demanda contra Chile por la cantidad i hechos a que se refiere el memorial.

El ajente de Chile espuso que siendo análoga esta reclamacion a la núm. 67 presentada por la misma firma social con referencia al buque *Overdale*, para evitar inútiles repeticiones se limitaba a reproducir i pedir todo lo consignado en la contestacion dada por él a la referida reclamacion núm. 67; reforzando la solicitud de incompetencia por tratarse de hechos verificados en parte ántes de la guerra.

Con la réplica se acompañan el contrato de fletamento de la nave i varias piezas para justificar la personería de los mandatarios i la nacionalidad i títulos.

En la dúplica se niega fuerza probatoria a dichos documentos.

Considerando: que el reclamante Roberto Thomas, súbdito británico i propietario-administrador del buque *Cadogan* segun el contrato de fletamento celebrado en Liverpool el 7 de Mayo de 1890, fletó el espresado buque a los señores H. Griffin e hijo para portear mercaderías diversas de Amberes a Talcahuano; que, segun las estipulaciones del contrato, los fletadores debian operar la descarga dentro de un plazo dado, i que, por consiguiente, es en contra de ellos que el reclamante debe dirigir su accion si sufrió perjuicios en razon del retardo con que se hizo la descarga del buque; que el Gobierno de Chile no fué parte en el contrato i no podria hacérsele responsable de los perjuicios sino en el caso que los fletadores lo demandaran i probaran que por su culpa no pudieron cumplir con aquello a que se habian obligado;

Considerando: por lo demas, que si, como lo pretende el reclamante, las operaciones de carguío i descarga se suspendieron durante los siete dias que duró la visita que hizo el Presidente Balmaceda al puerto de Talcahuano en Diciembre de 1890, no puede hacerse responsable al Gobierno de una suspension de trabajo ocasionado por sucesos de este linaje; que, sobre todo, estos sucesos ocurridos ántes que comenzara la guerra civil, no caen dentro de las estipulaciones de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, i por consiguiente, no alcanza la jurisdiccion de este Tribunal a este capítulo de la demanda;

Considerando: ademas, que si las operaciones de descarga fueron suspendidas en Talcahuano durante diez dias, a contar desde el 7 de Enero de 1891, fecha en que estalló la revolucion, nada prueba que ello fué a consecuencia de actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República; que el reclamante afirma en la relacion que hizo de los capítulos de su reclamacion ante un notario público de Liverpool, el 14 de Febrero de 1895: «que los negocios se paralizaron durante este período de tiempo a consecuencia del estado intranquilo del pais»; que desde el 21 de Enero de 1891 el capitan del buque *Cadogan* escribió a los administradores idéntica cosa; que resulta de estas confesiones del reclamante que el retardo que se produjo en la descarga del buque fué a consecuencia de los disturbios interiores que acontecieron en Chile en aquella época i

que al Gobierno no puede declarársele responsable para con buques neutrales que ejecutaban operaciones por cuenta de terceros, por semejantes retardos, que no son sino consecuencia de disturbios políticos internos.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 22 de Noviembre de 1895.—**CAMILLE JANSSEN.**—**ALFRED ST. JOHN.**—**LUIS ALDUNATE.**

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Noviembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 70

SUCESION DE JUAN GAMBLES

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por doña Ana Gambles i don Jorje Graham, albaceas de la sucesion de don Juan Gambles, quien era armador i propietario de la nave *Eastcroft*, conforme al poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestros mandantes son ciudadanos ingleses de nacimiento; uno de ellos ejerce la profesion de comerciante-armador, i residen desde antes de 1891, la señora Gambles en Harrington i el señor Graham en Workington, Inglaterra. Ni ellos, ni su causa-habiente tomaron participacion directa o indirecta en la guerra civil de Chile, que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año. Tampoco han recibido compensacion por los daños que serán materia de esta reclamacion, ni la han presentado antes a otro tribunal.

El 25 de Agosto de 1890 fué fletado el *Eastcroft* en Newcastle a los señores Brownells i Ca. para trasportar un cargamento de ladrillos a Antofagasta i entregarlos a la Compañía Huanchaca de Bolivia. En los primeros dias de Febrero de 1891 arribó el buque

a Antofagasta i comenzó sin inconveniente su descarga. Mas en los primeros dias de Marzo, las tropas del presidente señor Balmaceda, al retirarse de Antofagasta, llevaron consigo todas las locomotoras del ferrocarril, por lo cual se hizo imposible seguir descargando el cargamento del *Eastcroft* porque debia ser puesto en carros del ferrocarril para ser trasportado a Huanchaca. La autoridad local impidió tambien embarcar arena para lastre, i fué esta nueva causa de demora en la partida del buque. Las causas referidas impusieron a éste una detencion que se prolongó desde el 11 de Marzo hasta el 7 de Abril de 1891, esto es, por veintisiete dias.

Por esta causa se reclama del Gobierno chileno el pago de quinientas noventa libras esterlinas ocho chelines [£ 590-8-0], correspondientes a cuatro peniques diarios por cada una de las 1,312 toneladas de capacidad de las nave; i ademas los intereses de seis por ciento anual sobre dicha suma.

Ofrécese acreditar por medio de prueba los hechos que se reflejen en el presente memorial, si fueren contradichos por el Gobierno reclamado.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement are correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this twenty second day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER.
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. señor:

El ajente del Gobierno de Chile tiene el honor de contestar el memorial que ha sido presentado para entablar la reclamacion número 70, que cobra perjuicios ocasionados por la demora de varios

días del buque *Eastcroft* en el puerto de Antofagasta en Marzo i Abril de 1891.

1 El memorial carece de las condiciones requeridas por el Reglamento para que pueda dársele curso. No han sido observadas en él las prescripciones de los artículos III i IV, ni el juramento ordenado por el artículo IX ha sido prestado con la claridad i precision que dicho artículo establece. Suplico a V. E. que se sirva declarar inaceptable dicho memorial por los defectos que dejo indicados.

2 El poder acompañado por el que se dice mandatario de los reclamantes es de todo punto deficiente. Doña Ana Gambles i don Jorje Graham se titulan albaceas de la sucesion de don Juan Gambles. Este título, cuya efectividad no consta en manera alguna i que yo les niego, a ser efectivo, no les autorizaria para comparecer ante V. E. Son los herederos del señor Gambles los únicos que tendrian este derecho, i en ninguna parte se ha hecho constar siquiera el nombre de dichos herederos. Méenos aun se ha consignado que dichos herederos sean súbditos británicos, ni que se encuentren con los requisitos que el Reglamento determina para poder entablar una reclamacion.

Pero suponiendo que los mandantes de Williamson, Balfour i C.^a pudieran entablar esta reclamacion en nombre de personas que no se designan, todavía no existe antecedente que compruebe que don Juan Gambles hubiese sido dueño de la nave *Eastcroft*, ni que este señor haya fallecido.

La forma misma del poder se presta a mui serias objeciones. Parte impreso i parte manuscrito, contiene enmendaturas i palabras entre líneas, que no se ha tenido cuidado de salvar, i cuyo valor es, por consiguiente, ninguno. La señora Gambles i el señor Graham que en el memorial se titulan albaceas de la sucesion de don Juan Gambles, en el poder olvidan ese título i se confieren el de jerentes i dueños del buque *Eastcroft* probablemente para conformarse al formulario impreso del mandato; pero en tal caso, es evidente que éste no seria bastante para presentar un memorial en que se atribuyen un carácter mui diverso, como es el de albacea. No se sabe, por fin, quién es la persona que ha usado de la firma de

Williamson, Balfour i C.ª, i aunque el señor cónsul británico afirma que el juramento ha sido prestado por don Juan Nicholson, miembro de la firma social, este dato no basta para comprobar el hecho, porque ese funcionario, en su carácter de ministro de fé, no hace sino referirse a la esposicion hecha por el mismo interesado. La legalizacion misma del poder es deficiente, porque no está autorizada en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile la firma del cónsul chileno en Liverpool.

Estos diversos motivos son mas que suficientes para que V. E. dé lugar a la escepcion prévia de falta de personeria que deduzco.

3 La reclamacion se halla basada en hechos de los cuales uno, a lo ménos, está mui léjos de constituir un acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República. Tal es la prohibicion que se supone haber existido para el embarque de lastre. Este hecho ha podido provenir de muchas causas diversas, previstas en las leyes i reglamentos de policia marítima, i haber sido ordenado por las autoridades facultadas para ello en dichas leyes i reglamentos. En todo caso no puede estimarse como un acto de guerra, de los que sea lícito reclamar ante V. E. en conformidad al artículo 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

El otro hecho en que se funda la reclamacion consiste, segun el memorial, en haber enviado léjos de la costa las locomotoras del ferrocarril; pero, segun la esposicion hecha en la protesta firmada por el capitan del buque, consistió en la negativa de la Compañía de Huanchaca para proporcionar las lanchas en que debia desembarcarse la carga. Fuera de que esta falta de la Compañía no impone responsabilidad al Gobierno de Chile, es indudable que la cuestion a que haya dado oríjen tampoco está sujeta al conocimiento de V. E. segun el artículo 1.º de la Convencion, porque es obvio, i no merece la pena de insistir en ello, que aquella falta no puede calificarse de acto u operacion de las fuerzas de mar i tierra de la República.

Me asiste, entónces, perfecta razon para pedir a V. E. que se digne declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, como en efecto lo solicito.

4 En cuanto a los hechos, no se ha presentado dato alguno para

tenerlos como exactos ni para apreciar su importancia. Se dice que el *Eastcroft* tuvo que permanecer en Antofagasta desde el 11 de Marzo hasta el 7 de Abril de 1891 porque las fuerzas del Gobierno se llevaron al interior las locomotoras del ferrocarril i porque la autoridad local impidió el embarque de lastre. No se concibe el papel que pudieran desempeñar las locomotoras del ferrocarril en el desembarque del cargamento conducido por el *Eastcroft*, puesto que es bien sabido que los buques que descargan en Antofagasta fondean a considerable distancia de tierra, sin que puedan atracar al muelle ni valerse del ferrocarril para efectuar su descarga. Mas creible es que la causa de no haber descargado sea la que consignó el capitán del buque en la protesta que formuló ante el vice-cónsul británico que no fué otra que el haberse abstenido la Compañía de Huanchaca que era la consignataria, de proporcionar las lanchas que se necesitaban para llevar a efecto la descarga. Los reclamantes pretenden hacer recaer sobre el Gobierno de Chile la responsabilidad de la falta en que incurrió dicha Compañía.

El tonelaje que se atribuye al buque, así como la cantidad que se cobra por estadías son del todo arbitrarias, i no se fundan en antecedente alguno.

§ Méenos sostenible es la reclamacion en el terreno del derecho. No se quejan los reclamantes de acto alguno del Gobierno de Chile que impidiese directamente el desembarque de mercaderías; i suponiendo que de algun modo hubiese podido influir en que éste no se llevase a cabo por algunos dias, la circunstancia de haberse internado las locomotoras del ferrocarril, tampoco podria derivarse de ese hecho responsabilidad alguna para el Gobierno de Chile. Las necesidades de la guerra que se encontraba en esa época en via de desarrollo, exigian imperiosamente la medida de internar las locomotoras para quitar al enemigo ese elemento de movilidad para sus tropas. El cuerpo de ejército que guarnecía a Antofagasta recibió orden de retirarse al interior i aun de regresar al centro de Chile por la vía de Bolivia i la República Argentina, como en efecto lo hizo. Era indispensable, para que la retirada se hiciese en buen orden, estar seguro de que el enemigo, que sin duda debia procu-

rar la persecucion, no podria alcanzar a las tropas del Gobierno; i el único medio para obtener este resultado era conducir léjos de la costa el material rodante del ferrocarril i todas sus locomotoras. Esta medida perfectamente lícita i autorizada por las leyes de la guerra no daria derecho para reclamar una indemnizacion ni aun a los directamente perjudicados con ella; mucho ménos puede darlo a los que solo han recibido perjuicios indirectos como seria el de que se trata, una vez establecida la relacion, que no se divisa, entre la descarga de un buque i la ausencia de las locomotoras del ferrocarril.

6 No contentos los reclamantes con su pretension de ser indemnizados de las pérdidas que dicen haber experimentado, quieren tambien que se les abone el interes del 6% anual sobre la cantidad que reclaman. Desde luego, se han abstenido de fijar el monto preciso de la suma que cobran por este motivo, a pesar de la terminante prescripcion del artículo VIII del Reglamento. En seguida, no existe tampoco derecho para cobrar intereses sobre una deuda ilíquida i por lo ménos dudosa, desde que el Gobierno de Chile no está constituido en mora para el pago, ni pudo estarlo mientras no mediase pacto espreso que señalase un plazo, o no existiese reconvenccion judicial.

En consecuencia de lo espuesto, suplico a V. E. se sirva rachazar la presente reclamacion, si es que no da lugar a las escepciones aducidas con el carácter de previas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

I. El señor ajente del Gobierno de Chile empieza la contestacion haciendo notar que los memorialistas no han cumplido con los requisitos indicados en los artículos III i V del Reglamento del Excmo. Tribunal.

El único dueño de la *Eastcroft* era, a la época en que acaecieron los sucesos que motivan la reclamacion, don Juan Gambles; i si no hemos espresado el año i el lugar de su nacimiento es porque no posefamos entónces, ni aun hoi poseemos esa informacion. Hemos pedido que nos envíen los documentos respectivos, pero hasta hoi hemos recibido únicamente el *affidavit* o declaracion juramentada que acompañamos.

Allí se espresa que el señor Gambles era súbdito ingles i que igualmente lo son sus albaceas o *trustees*, que son las personas que le han sucedido en el dominio de sus bienes.

Estando ademas, certificada la nacionalidad británica por el notario que autoriza el *affidavit*, creemos que V. E. deberá atribuir al espresado documento la misma fé que le corresponde en Inglaterra: allí se le tiene como prueba suficiente a ménos que se le destruya con otra contraria.

En cuanto al juramento con que fué abonado el memorial, aunque sostenemos que fué prestado con sujecion estricta a lo prescrito en el artículo IX del Reglamento, es ya ociosa toda discusion al respecto, porque el *affidavit*, que contiene una redaccion idéntica a la del memorial, está jurado por los propios reclamantes en forma que no puede ser objetada como deficiente.

II. Se rechaza en la contestacion la personería de los reclamantes, que son doña Ana Gambles i don Jorje Graham, albaceas de la sucesion de don Juan Gambles; i se observa que no consta que tengan el carácter que invocan i que aun teniéndolo, no les corresponderia a ellos sino a los herederos de Gambles ejercitar la accion que en la demanda se promueve.

El *affidavit* es prueba bastante de que las personas mencionadas son los albaceas del dueño del *Eastcroft*, mientras el señor ajente no establezca lo contrario.

La segunda alegacion, segun la cual corresponde a los herederos ejercer las acciones de una sucesion, revela únicamente desconocimiento del carácter que, conforme a las leyes inglesas, pertenece a los albaceas. En Inglaterra existe como se sabe, la mas amplia libertad de testar. Es de práctica frecuente i casi invariable que el testador, en vez de dejar los bienes directamente a sus hijos o parientes, los deje en verdadero dominio a los *trustees* o albaceas, a quienes en el mismo testamento, i aun privadamente, encarga que los distribuya en tal o cual forma i proporcion. Son, pues, los *trustees*, verdaderos herederos fiduciarios, mas bien que albaceas, en el sentido que nuestra lejislacion asigna a este cargo.

El señor Romero Giron define asi el *trustee*, en el tomo XI de las Instituciones de los Pueblos Modernos, páj. 366:

«Cuando una persona dispone de sus bienes para despues de su muerte no tiene necesidad de nombrar albacea, si no se trata mas que de inmuebles, puesto que el heredero se posesiona de ellos. Pero cuando se trata de muebles, es preciso que exista un albacea o ejecutor testamentario *que quede investido de los bienes con exclusion de los individuos de la familia*, con orden de emplearlos, despues de pagar las deudas, con arreglo a las instrucciones del testador. En una palabra, el albacea *representa al difunto*, por cuya razon su nombramiento es indispensable. . . .»

Siendo la precedente una noción jeneralmente conocida, no creemos necesario apoyarla en mas autoridades.

La forma esterna del poder conferido por los albaceas del señor Gambles, ha sido tambien materia de algunas observaciones de parte del señor ajente. Ya hemos dicho en otras ocasiones, i ahora lo repetimos que ese documento está estendido con sujecion a las leyes del pais en que se redactó, i no debemos aplicarle, como lo hace el señor ajente, las leyes chilenas para juzgar su correccion. Asi como en Chile no autorizaria un notario público instrumento alguno que contraviniese a nuestras leyes, tampoco lo haria un notario ingles. La fórmula impresa, respecto de los poderes, está

conforme con las leyes i prácticas inglesas; i lo que el señor ajente denomina interlineaciones del poder de nuestros mandantes, son simplemente frases que no cupieron en los blancos del impreso, i que llevan en si mismas la prueba de no haber sido agregadas *a posteriori*.

La persona que ha usado la firma de *Williamson, Balfour i Ca.* es don Juan Nicholson, quien está especialmente facultado para ello en la escritura social, segun lo hemos comprobado, en otras reclamaciones agregando el respectivo contrato de sociedad.

III. Se sostiene que la prohibicion de embarcar lastre en que está fundada en parte la reclamacion, no puede estimarse como un acto de guerra de los que sea lícito reclamar ante V. E., en conformidad al art. I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893. Se agrega que aquella interdicion ha podido proceder de causas previstas en las leyes i reglamentos de policía marítima.

No es exacto, ante todo, que la Convención limite la jurisdiccion de V. E. a las operaciones de guerra ejecutadas durante el período de la revolucion. El referido Tratado habla de los actos realizados por las fuerzas de mar i tierra de la República, lo cual equivale a trazar a la jurisdiccion de V. E. una órbita mucho mas extensa que la indicada por el señor ajente. Esos actos caen bajo la competencia del Tribunal, aunque no hayan sido bélicos, esto es, aunque no hayan sido necesarios para el desarrollo de una operacion bélica, i aunque no esten directa o indirectamente relacionados con el estado de guerra. Bastará que los hayan ejecutado las fuerzas de mar o de tierra.

Ahora por fuerzas de mar o de tierra deben entenderse no solamente las tropas militares o navales, sino tambien cualquiera otra autoridad nacional cuyas órdenes deban ser obedecidas bajo la sancion de la fuerza. El espíritu de la Convencion ha sido indemnizar a los extranjeros que durante la época de la revolucion hayan sufrido perjuicios inmotivados procedentes de actos que legalmente afectan responsabilidad del Gobierno de Chile, i ciertamente que los de las autoridades civiles han sido los primeros que se quiso comprender dentro de la esfera que se asignaba a la accion de V. E.

Creemos, pues, indudable que V. E. es competente para conocer de esta reclamacion, en cuanto tiende a obtener el pago de los daños que experimentaron nuestros mandantes con la prohibicion de embarcar lastre en el *Eastcroft*, siempre que provenga, como lo sostenemos, de un acto de las autoridades.

Si esa prohibicion tuvo su orijen en alguna prescripcion legal o reglamentaria, corresponde al señor ajente del Gobierno de Chile, inquirirlo i establecerlo, porque ello constituiría una escepcion o defensa del demandado.

Cuanto llevamos dicho acerca de la jurisdiccion de V. E. para conocer del punto referente a la prohibicion de tomar lastre se aplica, i con mayor fuerza aun, a la internacion del material rodante del ferrocarril de Antofagasta. Este fué un acto, no ya de las autoridades meramente civiles, sino de las militares.

IV. No se concibe dice el señor ajente, el papel que pudieron desempeñar las locomotoras del ferrocarril en el desembarque del cargamento del *Eastcroft*, porque es bien sabido que las naves que fondean en Antofagasta no pueden servirse del muelle ni del ferrocarril para efectuar su descarga.

La circunstancia de que las naves no pueden en Antofagasta descargar atracando al muelle i vaciando directamente su contenido en los carros del ferrocarril, aun suponiéndola exacta, no impide que la internacion del material del ferrocarril de Antofagasta haya sido la causa única i precisa de no haber podido el *Eastcroft* descargar su cargamento durante el tiempo a que se refiere esta parte de la reclamacion.

El cargamento era para las minas de la Compañía Huanchaca, dueña tambien del ferrocarril, i naturalmente estaba destinado a ser trasportado a las minas de ese ferrocarril. Careciendo de tal medio de trasporte, tuvo la carga que permanecer a bordo hasta que el tráfico se restableció.

V. Por lo que toca al punto de derecho que surge de esta parte de la demanda, asegura el señor ajente que la internacion del material del ferrocarril fué una medida de guerra necesaria, porque las tropas que guarnecian la provincia de Antofagasta recibieron orden de regresar al centro de Chile por la vía de Bolivia i de la

República Argentina, como en efecto lo hicieron, i a fin de proteger su retirada les era indispensable conducir lejos de la costa los elementos del ferrocarril. Por nuestra parte negamos que haya existido jamas tal necesidad, i especialmente que la division Cámara, que fué la que se internó en la República Argentina, hubiese sido alcanzada por las tropas revolucionarias, a no haber internado el ferrocarril.

Se sostiene tambien que en caso alguno tendrian derecho nuestros mandantes a obtener indemnizacion porque los perjuicios que soportaron son de los que se consideran indirectos. Nos parece que no puede haber daños mas directos e inmediatos que los que se demandan. Como ya lo hemos sostenido, la causa única i precisa que impidió al *Eastcroft* efectuar su descarga fué la ausencia del ferrocarril que mantenian secuestrados las tropas del comandante Cámara.

La teoría referente a los daños está espuesta en el art. 1558 de nuestro Código Civil, segun el cual si no se puede imputar dolo al deudor, solo es responsable de los perjuicios que se previeron o pudieron preverse al tiempo del contrato; pero si hai dolo, es responsable de todos los perjuicios que fueren una consecuencia inmediata i directa de no haberse cumplido la obligacion o de haberse demorado su cumplimiento.

Aunque en todo hecho ilícito hai un acto civilmente doloso i debe aplicarse la última parte de la regla citada, es en realidad, indiferente que en el caso actual se aplique solamente la primera, porque es fuera de duda que al internarse el ferrocarril se previó o pudo preverse que las naves que condujesen mercaderías para las minas de Huanchaca no podrian desembarcarlas. La Compañía interna continuamente carbon, útiles de explotacion de minas i mil otros artículos i es sabido que el ferrocarril está casi esclusivamente destinado a bajar a la costa los metales que se extraen de las minas i a subir a éstas las mercaderías que necesita aquel vastísimo establecimiento industrial. No es, pues, indirecto un daño que pudo preverse.

Por lo demas el daño procedente de la internacion del material del ferrocarril, tiene en la presente reclamacion, una importancia

secundaria, o mas bien, subsidiaria. Solamente llegará el caso de conocer de este asunto, en el evento improbable que se juzgue que la interdiccion referente al lastre no da derecho a obtener indemnizacion.

Acompañamos a este escrito, ademas del *affidavit* o declaracion juramentada a que al principio nos hemos referido. un contrato de fletamento i las cartas dirigidas por el capitan del *Eastcroft* al propietario. Enviamos instrucciones a nuestro agente para que complete la legalizacion de estos documentos.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El agente de Chile tiene el honor de duplicar en la reclamacion núm. 70.

1 Los defectos del memorial no han sido subsanados hasta hoi, a pesar del tiempo trascurrido desde la contestacion de la demanda. Aun no se establece el año i lugar del nacimiento de los reclamantes, ni los demas antecedentes exigidos por el Reglamento. Mantengo, por tanto, la peticion que a este respecto formulé en mi contestacion.

2 Diversas observaciones me mereció la personeria con que don Juan Nicholson ha pretendido representar a los herederos de don Juan Gambles, en cuyo nombre se ha establecido esta reclamacion.

Manifesté que no constaba el título de albaceas de la sucesion del señor Gambles que se atribuyen doña Ana Gambles i don Jorje Graham, i que ese título, en caso de tenerlo, no los habilitaban para entablar jestioness como la actual. El señor Nicholson contesta que en Inglaterra un albacea tiene el derecho de entablar acciones, pues representa la persona del muerto, i que el título de al-

bacea consta de una declaracion jurada de los reclamantes que se ha presentado con el nombre de *affidavit*.

Pero, si los albaceas tienen en Inglaterra el derecho de comparecer en calidad de actores en favor de la sucesion que representan, en Chile carecen de él, pues solo pueden parecer en juicio para defender la validez del testamento o cuando tratan de llevar a efecto las disposiciones testamentarias que les incumben (art. 1295 del Código Civil.) El juicio actual se sigue en Chile; i aunque el Tribunal tiene carácter internacional, debe someterse a las leyes de procedimiento del pais, siempre que callen su propio Reglamento o las reglas del Derecho Internacional. Sea que se aplique la *lex fori*, o sea la del lugar en que se sigue el juicio, o la *lex loci actus*, o sea la del lugar en que se ha verificado el hecho de que proviene el juicio, en todo caso habrá de apelarse a las leyes chilenas, i no a las de la Gran Bretaña.

Por otra parte, el *affidavit* está mui léjos de producir en derecho, aun en Inglaterra, los prodijiosos efectos que se le atribuyen. Latamente he discutido esta cuestion en la dúplica de la reclamacion núm. 66 i no volveré sobre ella.

No sirve tampoco el *affidavit* para establecer el dominio que se dice tenia el señor Gambles sobre la nave *Eastcroft*. El derecho requiere sobre esta materia una prueba clara i concluyente que hasta ahora no se ha producido.

En cuanto a la forma del poder, se escusa su incorreccion con las leyes i prácticas inglesas, pero no se tiene cuidado de citar el texto de tales leyes ni de comprobar la existencia de tales prácticas.

Insisto, pues, en mantener la escepcion de falta de personeria deducida en la contestacion.

3 Sosteniendo la incompetencia del Tribunal en cuanto al hecho de haber prohibido la autoridad arrojar lastre en la bahia de Antofagasta, espuse que esta medida no era un acto u operacion bélica, i que como tal no estaba comprendida entre las que han sido sometidas al conocimiento de V. E. por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893. El reclamante cree por su parte que por fuerzas militares o navales debe entenderse toda autoridad nacio-

nal, cuyas órdenes deben ser obedecidas bajo la sancion de la fuerza. Piensa, ademas, que a mi me corresponde probar que la prohibicion de cargar o arrojar lastre en la bahia tiene su oríjen en alguna prescripcion legal o reglamentaria.

En cuanto al primer punto, creo ocioso repetir en este lugar lo que tengo espuesto en la dúplica de las reclamaciones núm. 54 i 66. Me limitaré por ahora a pedir al Tribunal que tenga presente las observaciones que sobre esta cuestion hice en aquellos escritos; i a recordar a V. E., entre otras, la sentencia que pronunció el Tribunal Italo-chileno el 18 de Enero de 1888 en la reclamacion de don Felipe Diego Schiattiano, declarándose incompetente para conocer.

En esa cuestion el Tribunal tuvo presente para arribar a la conclusion de su incompetencia:

«1.º Que segun el artículo 1.º de convencion de arbitraje entre Chile e Italia [igual en esta parte a la de 26 de Setiembre de 1893] solo se han sometido a su conocimiento *las reclamaciones deducidas por súbditos italianos con motivo de los actos i operaciones ejecutados por las fuerzas de la República en los territorios i costas del Perú i Bolivia;* i

«2.º Que los hechos en que se funda la reclamacion de don Felipe Diego Schiattino no pueden reputarse como ejecutados por fuerzas de mar o de tierra, *ni como consecuencia de alguna operacion bélica*, sino como actos administrativos i judiciales de los funcionarios en estas órdenes establecidas por las autoridades de Chile para el gobierno de los territorios ocupados *jure belli*; no estando en consecuencia comprendidos en el arbitraje establecido por la convencion ántes citada.»

La sentencia declara, ademas, que esa misma fué la doctrina establecida por unanimidad de votos en el Tribunal Anglo-chileno i en la reclamacion núm. 75 de James Bishop. A mi vez invoco la que V. E. mismo ha adoptado ya en reclamaciones análogas a la presente.

No abrigo yo en cuanto al segundo punto de la cuestion propuesta, la misma opinion de mi honorable contradictor. No creo que sea a mí a quien corresponda probar que la prohibicion de embar-

car lastre se derivó de la violacion de los reglamentos de puertos; al contrario, me parece que es al reclamante a quien correspondria demostrar, si el caso llegase, que la órden era arbitraria e ilegal. Se sabe que existen en Chile vijentes las Ordenanzas españolas de Marina, i que en el título 7.º tratado 5.º de esas ordenanzas se reglamenta lo relativo a lastre de los buques, habiendo servido sus disposiciones de fundamento a los decretos que sobre esta materia dictó el Gobierno de Chile con fecha 23 de Agosto de 1838, i 26 de Noviembre de 1842.

En todo caso, i sea o no correcta la medida que se dice adoptada por la autoridad marítima de Antofagasta, el hecho es que no puede calificarse sino de simple acto administrativo, sobre el cual V. E. no ha sido llamado a conocer. Espero, en consecuencia, que V. E. se servirá así declararlo.

4 El otro hecho en que se funda la reclamacion, consiste en haber la autoridad de Antofagasta ordenado que se trasportase al interior el material rodante de la línea férrea. Sobre este particular tuve el honor de hacer dos observaciones en mi escrito de contestacion: la absoluta falta de relacion que existe entre ese hecho i la demora con que el *Eastcroft* procedió a desembarcar su carga; i la inexactitud del hecho mismo que está desmentido por el propio capitán del buque, quien en su protesta ante el vice cónsul británico de Antofagasta atribuye la demora a la dificultad para embarcar el lastre i a la negligencia de la Compañía Huanchaca de Bolivia para proporcionarle las lanchas a que estaba obligada.

El ajente de los reclamantes insiste en mantener su afirmacion de ser debida la demora, al ménos en parte, a la internacion del material del ferrocarril. En vano ha sido que por mi parte llamase la atencion al hecho de que el ferrocarril no presta ni puede prestar cooperacion alguna para el desembarque de mercaderías, pues es un hecho que en Chile nadie ignora, i de que V. E. puede informarse con la lectura de cualquier testo de jeografía náutica, que el fondeadero de la bahía se encuentra a considerable distancia de tierra i que no hai dársena ni muelle alguno que lo ponga en comunicacion con ella. Pretende ahora mi honorable contradictor que el cargamento estaba destinado a ser conducido a Huanchaca por

el ferrocarril, i que faltando este medio de trasporte, la carga tuvo que permanecer a bordo hasta que el tráfico se restableció

Para hacer tal afirmacion se ha contado demasiado con la benevolencia del tribunal para prestar fé a datos sustentados en la simple palabra del que las presenta. V. E. tiene, sin embargo, muchos medios de informarse de la verdad de las cosas, i en este caso basta el simple buen sentido para comprender que no es exacto, ni siquiera verosímil, que la carga de los buques tengan que permanecer a bordo por que no se la trasporta en el acto al lugar de su destino. Antofagasta es un puerto importante, tiene numerosas bodegas i la misma Compañía Huanchaca tiene las necesarias para su servicio, fuera de que la mercadería que conducía el *Eastcroft* (ladrillos) podia ser colocada en cualquier galpon i aun al aire libre sin peligro de que se deteriorase.

4 Para apoyar la reclamacion en algun motivo legal, invoca el mandatario de los reclamantes la disposicion del artículo 1,558 del Código Civil de Chile, que cita solo en aquella parte que le conviene, i con el propósito de hacer creer que los perjuicios que lamenta provienen de un acto doloso del Gobierno de Chile.

El artículo citado, suponiendo que pudiera servir para fallar una cuestion de carácter internacional, no tendria aplicacion sino al caso de falta de cumplimiento de un contrato, como lo espresa su testo. El Gobierno de Chile no ha celebrado contrato alguno con los dueños o armadores de la *Eastcroft*, i por consiguiente no ha incurrido en mora por inejecucion de tal contrato, que es el caso contemplado en aquella disposicion legal.

Aun en la hipótesis de que la internacion del ferrocarril hubiese causado la demora del buque, i de que pudiera aplicarse a este caso el art. 1558 del Código chileno, todavia se encontraria dentro de sus mismas disposiciones una que bastaria para salvar la responsabilidad del Gobierno. El segundo inciso de ese artículo dice que la mora producida por fuerza mayor o caso fortuito no da lugar a indemnizacion de perjuicios. La fuerza mayor ha consistido en este caso, en el hecho de la guerra, que por si solo constituye fuerza mayor, i en la necesidad que ella impuso de adoptar la medida de llevar al interior el material rodante del ferrocarril para im-

pedir que la division Camus fuera hostilizada en su retirada hacia Bolivia.

El contendor niega que haya existido la necesidad de adoptar aquella medida, pues a su juicio la division Cámos no habria podido ser alcanzada por las tropas revolucionarias, aun cuando éstas se hubieran servido de la línea férrea. Consta, sin embargo, de documentos públicos que al ser atacado el pueblo de Antofagasta en la mañana del 19 de Marzo, el jefe de la plaza, intendente don Enrique Villegas, se retiró a Calama con las fuerzas que tenia a sus órdenes i a fin de evitar que se le alcanzase, condujo consigo el material rodante del ferrocarril. Ocupada la plaza, los revolucionarios procuraron sin dilacion perseguir al enemigo, i no pudiendo hacerlo por el momento, a falta de elementos de movilizacion, hicieron desembarcar i armar a toda prisa algunas locomotoras que estaban a bordo de buques surtos en la bahia. Apénas pudo alistarse un tren, salieron tropas en direccion a Calama; pero no les fué ya posible dar alcance a las que obedecian a Villegas ni a la division Cámos incorporada a aquéllas desde el dia 21, porque, gracias a la medida tomada, habian ganado mucha delantera a las fuerzas que iban en su persecucion. Precisamente el dia 29 de Marzo conseguian los constitucionales llegar a Calama, i en ese mismo dia la fuerza del coronel Cámos se encontraba ya en Ollague, última estación chilena del ferrocarril a Bolivia. i allí fueron desarmadas para internarse en el territorio de esta nacion.

Estos hechos ignorados, i hasta negados por mi honorable contradictor, son públicos i notorios, i estan relatados en el *Memorandum de la Revolucion*, i en la reclamacion núm. 100 presentada por la *Compañia del ferrocarril de Antofagasta i Bolivia*.

Escusado me parece advertir que, aun cuando los hechos no hubieran pasado del modo que ocurrieron i de jo espresado, no por eso dejaría de ser valedera la razon alegada para justificar la medida de internar el material del ferrocarril. Suponiendo que el intendente Villegas hubiera calculado erróneamente que iba a ser perseguido, i que los jefes revolucionarios que se apoderaron de Antofagasta no hubieran creido útil perseguir las tropas de Villegas i de Cámos, o no hubieran llegado a tiempo para emprender la perse-

cusion, la medida adoptada por Villegas era prudente i previsora, i no necesitaba que el éxito hubiera venido a justificarla. Un jefe militar puede equivocarse en sus cálculos; pero él solo es el juez para juzgar de la oportunidad i conveniencia de las medidas que adopte. Solo un error inescusable o una imprudencia temeraria podrian hacerle responsable ante sus propios jefes; los neutrales no tienen el derecho de combatir las medidas militares a título de no haber producido ellas los resultados que se esperaban.

§ El reclamante, que pretende se juzgue su caso con arreglo al art. 1558 del Código Civil que no es aplicable a él, no ha de negarse a que se falle la cuestion de intereses en conformidad al art. 1551, que es perfectamente aplicable. Suponiendo que el Gobierno de Chile fuese deudor de la suma que se le cobra, es evidente que no habria incurrido en mora, o que cuando mas, esta no podria contarse sino desde la fecha de la reconvencion judicial.

Confío, no obstante, en que no habrá lugar de resolver acerca de los intereses, i ni siquiera acerca del capital, por ser manifiesta la incompetencia del tribunal. Solo en el caso improbable de que esta escepcion no sea aceptada, habria lugar de entrar a conocer del fondo de la reclamacion, i en tal evento espero que V. E. se ha de servir desecharla en todas sus partes.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por doña Ana Gambles i don Jorje Graham, albaceas de la sucesion de don Juan Gambles, el cual era propietario-jerente de la nave *Eastcroft*, reclaman del Gobierno de Chile quinientas noventa libras esterlinas ocho chelines por estadías, mas intereses del seis por ciento anual sobre dicha suma.

El memorialista espone que el 25 de Agosto de 1890 fué fletado

el *Eastcroft* en Newcastle a los señores Brownells i Ca. para portear un cargamento de ladrillos a Antofagasta i entregarlos a la Compañía Huanchaca de Bolivia; que el buque arribó a Antofagasta en los primeros dias de Febrero i comenzó, sin inconveniente, su descarga; pero que en los primeros dias de Marzo las tropas del señor Balmaceda, al retirarse de Antofagasta, llevaron consigo todas las locomotoras del ferrocarril, por lo cual se hizo imposible seguir desembarcando el cargamento del *Eastcroft*, porque debía ser puesto en carros del ferrocarril para ser trasportado a Huanchaca; que la autoridad local impidió tambien embarcar arena para lastre i fué esta nueva causa de demora en la partida del buque; que las causas referidas impusieron a éste una detencion que se prolongó desde el 11 de Marzo hasta el 7 de Abril de 1891, esto es, por veintisiete dias; que por esta causa reclama del Gobierno de Chile el pago de quinientas noventa libras esterlinas ocho chelines, correspondientes a cuatro peniques diarios, por cada una de las mil trescientas doce toneladas de capacidad de la nave; además los intereses de seis por ciento sobre dicha suma.

Acompaña como comprobantes: 1.º, un poder de los reclamantes conferido a los señores Williamson, Balfour i Ca. ante notario público en Liverpool en 12 de Junio de 1894; 2.º, protesta hecha ante el vice cónsul británico en Antofagasta en 18 de Marzo de 1891 por el capitan del buque *Eastcroft* que espresa que las autoridades no le permitieron embarcar lastre de arena para el buque, i la Compañía de Huanchaca no le mandó lanchas para la descarga, i hace responsable por todo lo sucedido a las autoridades locales, a la Compañía Huanchaca de Bolivia i a todos a quienes concierna.

El agente de Chile pide, primero, que se declare inaceptable el memorial, pues no se han observado en él las prescripciones de los artículos III, IV i IX del Reglamento; 2.º, que se acepte la escepcion de falta de personería que interpone, pues ni su calidad de herederos ni de albaceas del señor John Gambles, la han establecido los reclamantes, ni los poderes están en forma; 3.º, solicita que el Tribunal se declare incompetente, pues los dos hechos en que se funda la reclamacion no son acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República, únicos sometidos a la jurisdiccion

de este Tribunal: que si no se da lugar a las escepciones previas deducidas se rechace la reclamacion, pues ni los hechos se comprueban de manera alguna, ni tocan siquiera al Gobierno de Chile sino a la Compañía de Huanchaca, segun lo espuesto en la protesta del capitan del *Eastcroft*; que el tonelaje que se atribuye al buque i demas son del todo arbitrarias i no se fundan en antecedente alguno; que el acto de las fuerzas del Gobierno de conducir léjos de la costa el material rodante del ferrocarril está autorizado por las leyes de la guerra i que ni aun directamente perjudicados podrian reclamar una indemnizacion por ello, mucho ménos los que hubieran recibido perjuicios indirectos, como serian los de que se trata en este caso; que la pretension de cobrar intereses es igualmente desautorizada, pues ni el Gobierno está en mora, ni se ha fijado el monto de ellos en conformidad al artículo VIII del Reglamento.

En la réplica i dúplica se debaten los mismos puntos, i en la última se niega la eficacia de los documentos que se presentaron con la primera para comprobar la nacionalidad i derecho de propiedad de los reclamantes al buque *Eastcroft* i personería de los mandatarios.

Considerando: que el señor John Gambles, de quien se pretenden hoi sucesores los reclamantes Ana Gambles i Georje Graham, segun contrato celebrado en Liverpool el 25 de Agosto de 1890, fletó el buque ingles *Eastcroft*, del cual era propietario-gerente, a los señores Brownells i C.^a para portear una cantidad de ladrillos a Antofagasta; que si la descarga no se efectuó en las condiciones estipuladas en el contrato, los reclamantes deben dirigir su accion en contra de los fletadores, quedando a salvo el derecho de éstos para citar a juicio a las personas naturales o entidades morales que hubieren causado la demora i contra derecho impedido que cumplieran aquello a que estaban obligadas;

Considerando: ademas, que, si como lo pretenden los reclamantes, la descarga del buque *Eastcroft* se suspendió en Antofagasta durante veintisiete dias, desde el 11 de Marzo hasta el 7 de Abril, no puede hacerse responsable al Gobierno de Chile por esta demora, que no fué sino la consecuencia del estado de perturbacion en que se encontraba el pais i de actos léjtimos de guerra, que

acontecieron en esa época, en aquella seccion de la República; que un Gobierno no puede estar obligado a pagar indemnizaciones por estadías a buques neutrales que ejecutan operaciones por cuenta de terceros, a ménos que estos buques hubieren sido detenidos irregularmente en los puertos mediante medidas vejatorias o contrarias al Derecho Internacional, pero que nunca le nace responsabilidad, cuando el retardo del carguío o descarga es la consecuencia de una guerra o disturbios políticos internos.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 22 de Noviembre de 1895.— CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Noviembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.



RECLAMACION N.º 71

JUAN JAPP

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Japp, armador i uno de los propietarios de las naves *Trinidad* i *Delscey*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la profesion de comerciante armador i desde ántes del año de 1891 tiene su residencia en Liverpool. No ha tomado participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile que empezó el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto del año mencionado, ni ha estado durante aquel período al servicio de ninguno de los partidos contendientes. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que deducirémos mas adelante, ni ha obtenido compensacion alguna por los daños que cobrarémos.

El *Trinidad* fué fletado el 3 de Setiembre de 1890 a los señores Woodgate, Innes i Ca., de Liverpool, para tomar en Newcastle, Nueva Gales del Sur, un cargamento de carbon i navegar a Valparaiso, en donde se le señalaria el puerto de descarga.

Cuando hubo llegado a Valparaiso, indicaron los fletadores a Taltal como puerto de descarga. Dirijióse allá el *Trinidad* i arribó

el día 19 de Mayo de 1891. Empezó a entregar su cargamento, i el día 6 de Junio quedábanle a bordo solamente 300 toneladas de carbon.

El 11 de Mayo de 1891 el *Trinidad* fué fletado a los señores Woodgate i Ca., de Valparaíso, para que, una vez desembarcado en Taltal el cargamento de carbon, tomase en aquel mismo puerto o en otro uno de retorno, consistente en salitre.

El 25 de Mayo los señores Woodgate i Ca. escribieron desde Valparaíso una carta al capitan del *Trinidad* haciéndole saber que ellos habian fletado el buque i que designaban el puerto de Caleta Buena o de Pisagua para el cargo del salitre.

Esta carta, a consecuencia de las postergaciones que las autoridades imponian a los vapores durante la revolucion i a causa tambien de las perturbaciones que las mismas autoridades, en la época mencionada, introdujeron en el servicio de correos, solo llegó a su destino el 17 de Junio, esto es, despues de 17 dias. El tiempo que ordinariamente empleaba una carta en llegar de Valparaíso a Taltal era de tres dias.

El capitan del *Trinidad*, juzgando no fletada la nave, no descargó entre el 6 i el 18 de Junio parte alguna de las trescientas toneladas de carbon que le quedaban a bordo. Reasumió el trabajo de descarga el día 18, al siguiente de haber recibido la carta de los fletadores i terminó esta operacion i la de embarcar lastre el 30 de Junio, fecha de su partida a Pisagua. Entre el 18 i el 30 de Junio hubo dos dias domingos, el 21 i el 28. Por manera que el atraso de la carta impuso al *Trinidad* un retardo de once dias, de los cuales nueve corresponden al tiempo que medió entre el dia en que habria podido completar su descarga, si hubiera recibido oportunamente la carta, i aquel en que reasumió esa operacion; i dos corresponden a los dias festivos ya mencionados, los cuales, sin el retardo, habria empleado en navegar.

Reclámase, en consecuencia, del Gobierno de Chile el pago de ciento veintitres libras esterlinas dieziocho chelines i ocho peniques (£ 123-18-8) por once dias de retardo, a razon de cuatro peniques (4 d.) diarios por cada una de las 676 toneladas de capacidad del buque.

En lo referente al *Delscey*, fué fletado en Liverpool el 10 de Julio de 1890 a los señores J. B. Walmsley i Ca. para conducir a los puertos de Talcahuano i de Iquique un cargamento de mercaderías surtidas.

Arribó al primero el 20 de Diciembre de 1890 i procedió a la descarga del cargamento destinado a ese puerto. El 9 de Enero, estando aun pendiente el desembarque de mercaderías, se prohibió por la autoridad la carga o descarga de los buques, i para hacer mas eficaz esta prohibicion, la Aduana permaneció cerrada. Al capitán i a la tripulacion del *Delscey* se les mantuvo durante seis dias verdaderamente prisioneros a bordo, sin permitirles comunicarse con tierra ni con otras naves.

El 20 de Enero quedó suspendida la interdiccion, i el capitán pudo continuar la descarga de las mercaderías consignadas a Talcahuano. Estas se encontraban reducidas a 150 toneladas de fierro i 25 de coke. Habria sido facilísimo desembarcarlas en dos o tres dias, i a la vez embarcar 45 toneladas de lastre que el buque necesitaba para proseguir su viaje a Iquique. Pero, a consecuencia de los entorpecimientos que ponian las autoridades a los trabajos de carga i descarga, el *Delscey* solo estuvo listo para zarpar el 30 de Enero, esto es, unos seis dias mas tarde de lo que habria estado sin semejantes obstáculos.

Una vez listo para zarpar, las autoridades retardaron su despacho hasta el dia 5 de Febrero. El motivo que las indujo a ello fué el ser Iquique el puerto de destino del *Delscey*, el cual creian que debia de encontrarse en poder del partido revolucionario; de este modo, el *Delscey* sufrió en Talcahuano una detencion total de 24 dias.

Los infrascritos, como agentes de los armadores del *Delscey*, habíamos obtenido carga para dicho buque, de Talcahuano a Iquique, en cantidad equivalente a la que debia descargar en aquel puerto i por un flete que alcanzaba a tres mil pesos. Por motivo de las interdicciones i obstáculos mencionados fué menester rescindir esos fletamentos i así perdió la nave el flete referido.

El viaje del *Delscey* desde Talcahuano a Iquique terminó el 16 de Febrero. Al dia siguiente dió el capitán a los consignatarios aviso de estar listo para descargar. Pero en esos dias se habia

apoderado de la ciudad el partido congresista; Iquique era teatro de varias acciones de armas i de incendios que impidieron toda operacion de descarga. El 25 de Febrero, aunque habia cesado ya semejante estado de cosas, el capitan se presentó en la Aduana para obtener el permiso de costumbre a fin de principiar el desembarco; pero no lo obtuvo hasta el 9 de Marzo. Por consiguiente, alcanzó a 20 dias la detencion en Iquique.

Reclámase del Gobierno de Chile la suma de setecientas cuarenta i una libras esterlinas seis chelines i ocho peniques (£ 741-6-8), que se descompone en los siguientes ítems:

1.º Doscientas sesenta i ocho libras esterlinas (£ 268-0-0) por veinticuatro dias de detencion en Talcahuano, a razon de cuatro peniques (4 d.) diarios por cada una de las 670 toneladas de capacidad del buque.

2.º Doscientas cincuenta libras esterlinas (£ 250-0-0), equivalentes a la pérdida del flete de tres mil pesos, computados al cambio corriente en esa época de veinte peniques (20 d.) por peso; i

3.º Doscientas veintitres libras esterlinas seis chelines i ocho peniques (£ 223-6 8). por veinte dias de detencion en Iquique, en la proporcion indicada en el número 1.

Solicítase sobre la indicada suma i la del reclamo del *Trinidad* el pago de intereses al tipo del seis por ciento (6%) anual. Ofrécese comprobar por medio de la prueba todos los hechos espuestos en el presente memorial que el Gobierno reclamado negare.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & CO.

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this twenty second day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER.
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Japp, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda: 1.º la suma de £ 123-18-8 e intereses, por 11 días de suspension de descarga que se dice haber sufrido el navio *Trinidad* en Taltal, durante el mes de Junio de 1891; 2.º la suma de £ 741-6-8 e intereses, por rescision de fletamentos i por 44 días de suspension de descarga que se dice haber sufrido el navio *Delscey* en Talcahuano e Iquique, durante los meses de Enero, Febrero i Marzo de 1891.

1 La primera parte de esta reclamacion relativa al *Trinidad* se funda en el supuesto atraso con que, segun se dice, el capitán de ese buque recibió en Taltal una carta que se supone escrita en Valparaiso, atraso atribuido a las perturbaciones del servicio de correos durante la revolucion.

El reclamante parece creer que tiene Chile constituida a favor de aquel la obligacion de mantenerse en toda circunstancia un buen servicio de correos, de ferrocarriles, de vapores, etc., so pena de incurrir en las responsabilidades de los infractores del Derecho Internacional. Parece ademas creer que el haber el capitán del *Trinidad* recibido con atraso la carta indicada, caso de ser cierto lo relativo a tal carta, debe considerarse uno de aquellos actos ejecutados por las fuerzas de mar o de tierra de la República, a que, para determinar la competencia de V. E., se refiere el artículo 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Creeria ofender la ilustracion i la rectitud del Excmo. Tribunal al entrar a refutar esa primera parte de esta reclamacion, que no quiero calificar. Es de todo punto increíble. Excede a todo lo que podia esperarse, aun sabiendo que los reclamantes no pecan por tímidos ni acostumbran quedarse cortos.

2 La segunda parte de esta reclamacion, relativa al *Delscey*, aunque no tan burda como la anterior, es igualmente destituida de fundamento en los hechos i en el derecho, así en lo que se refiere

a la pérdida de flete por supuestas rescisiones de fletamentos, como en lo que se refiere a impedimentos para descargar.

Atendidas las operaciones militares de que fué teatro Tarapacá a mediados de Febrero de 1891, es mui natural que el *Delscey*, como cualquiera otro buque, encontrara en Iquique entorpecimientos para su descarga; pero, sobre ser eso inevitable, no debió durar sino los dias trascurridos entre el 16, dia de la llegada de aquel, i el 25 en que la Aduana, segun mis noticias, comenzó a despachar i siguió haciéndolo sin dificultad; en todo, nueve dias, de los cuales habria que deducir uno por ser domingo, i otro, que se pasa siempre en preparativos i en la presentacion de los documentos respectivos al despacho de Aduana.

Sobre retardos en la descarga, es importante considerar la protesta del capitán de aquel buque, hecha ante el cónsul interino de S. M. B. en Iquique, el 4 de Abril de 1891, único documento acompañado a esta reclamacion, fuera de dos poderes.

Allí se dice que se descargó parte del cargamento en Talcahuano, sin insinuarse siquiera la idea de impedimento en ese puerto; i que, en Iquique, los señores Pettie i Ca., agentes de los fletadores, notificados de estar el capitán listo para entregar el cargamento el 17 de Febrero, «no quisieron recibirse de dicho cargamento hasta el dia 9 de Marzo,» por lo cual, agrega aquel documento, el capitán protestó contra los señores Pettie i Ca. etc., etc. Efectivamente, el punto era para ser tratado i discutido entre fletante i fletador.

; Por lo demas, esta reclamacion guarda estrecha analogia en el fondo i en la forma con la núm. 67 i siguientes presentada por la misma firma comercial Williamson,, Balfour i Ca.

Para evitar inútiles repeticiones, me limito a reproducir aquí, aplicándolo a los dos casos comprendidos en el presente memorial, todo lo dicho en la contestacion dada por mí a la referida reclamacion núm. 67, relativa al buque *Overdale*, especialmente: sobre incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles el reclamante i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República; sobre inadmisibilidad de la reclamacion por defectos de las personerias i de las formalidades reglamentarias; sobre desconocimiento por mi parte i falta de comprobacion, por la

contraria, de los hechos alegados; i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

En respuesta a las observaciones referentes a defectos reglamentarios, que formula el señor ajente del Gobierno de Chile en el memorial de contestacion, debemos decir que, a ser atendibles, quedarian subsanados con el *affidavit* i demas documentos que al presente acompañamos. Segun ellos, los propietarios de las naves *Trinidad* i *Delscey* son los señores Japp i Kirby, sociedad colectiva, sucesora de los señores Shallcross i Higham, quienes eran los dueños de ámbas naves a la época en que ocurrieron los sucesos que motivan las reclamaciones. Todos los miembros de la firma Japp i Kirby son súbditos británicos.

En lo referente a la reclamacion del *Trinidad*, que procede del atraso con que su capitan recibió una carta que le fué remitida por correo de Valparaiso a Taltal, atraso que le causó positivos perjuicios, podriamos citar muchos casos en que los tribunales de varios paises, especialmente de los Estados Unidos, han ordenado al Gobierno pagar los daños irrogados a particulares por las demoras injustificadas en el servicio de correos. Pero preferimos entregar este punto sin mas discusion ni comentario, a la libre apreciacion de V. E. Igual cosa hacemos en aquella parte de la reclamacion del *Delscey* en que se reclama abono de perjuicios por el retardo de 20 dias que sufrió en Iquique, en el mes de Febrero i Marzo de 1891, a consecuencia de las operaciones bélicas de que

fué teatro aquella ciudad. Mas por lo que toca a la indemnizacion por la detencion de 24 dias que esperimentó el *Delscey* en Talcahuano, provino de una verdadera clausura de puerto, ordenada por las autoridades, i semejantes actos imponen innegable responsabilidad al Gobierno de Chile, asi por los principios del Derecho Internacional, como por las estipulaciones especiales del Tratado de Comercio que tiene celebrado con la Gran Bretaña, de 4 de Octubre de 1854. Como son muchas las reclamaciones en que hemos debatido esta cuestion, nos referimos a ellas para no incurrir en repeticiones, especialmente a las relativas a las naves *Overdale* i *Cupica*.

Acompañamos al presente memorial, ademas del *affidavit* que hemos citado ya, cuatro contratos de fletamentos, los extractos del Diario de navegacion de las dos naves, un cablegrama i nuevas cartas del capitan del *Delscey* a los navieros.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Poco o nada tengo que agregar aqui a lo dicho por mi parte en la contestacion a esta doble reclamacion, relativa a los buques *Trinidad* i *Delscey*. La réplica no aduce consideracion alguna digna de cuenta.

En cuanto al *Trinidad*, la reclamacion es tan estravagante que no manifiesta sino la fuerza de los apetitos que despierta i estimula la constitucion de Tribunales de esta clase. El replicante mismo no se ha atrevido a tratar el punto, prefiriendo, segun dice, entregarlo sin discusion ni comentario a la apreciacion de V. E. No temo el resultado.

En cuanto al *Delscey*, el replicante declara lo mismo, no manteniendo en realidad la reclamacion sino en la parte correspon-

diente a los 24 dias, durante los cuales, aquel buque habria permanecido a principios de 1891 en Talcahuano, perdiendo tiempo, «a consecuencia de los entorpecimientos que ponian las autoridades a los trabajos de carga i descarga». Asi lo espresa, aunque sin acreditarlo, el memorial jurado.

Insistiendo en esta parte de la reclamacion, la réplica considera que Talcahuano estuvo en aquella época sometido a una clausura completa o embargo jeneral de buques, siendo que en verdad la entrada i salida eran libres. Por esto, no tiene aplicacion aquí el Tratado Anglo-chileno de 1854 citado por el replicante; i aunque fuera el caso de clausura i embargo jeneral considerado en aquel, no corresponderia a este Tribunal, sino a otro, conocer de la reclamacion, por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra, como quiere la Convencion de Arbitraje de 1893.

Como el reclamante no dice mas, termino yo tambien suplicando a V. E. que en vista de lo espuesto i alegado por mi parte en esta i en las reclamaciones típicas números 69 i 75, relativas a los buques *Overdale* i *Cupica*, se sirva resolver en definitiva como tengo pedido, declarándose incompetente para conocer de esta reclamacion, o desechándola en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Japp, armador, propietario de las naves *Trinidad* i *Delscey*, reclaman del Gobierno de Chile ciento veintitres libras esterlinas dieziocho chelines ocho peniques [£ 123-18-8] por detencion del primer buque i setecientas cuarenta i una libras esterlinas seis chelines ocho peniques (£ 741 6-8) por detencion i pérdida del flete del segundo; mas intereses de 6 por ciento anual sobre ámbas cantidades.

Se dice en el memorial que el *Trinidad* fué fletado el 3 de Setiembre de 1890 a los señores Woodgate Innes i C.^a de Liverpool para trasportar un cargamento de carbon de Newcastle, Nueva Gales del Sur, a Valparaiso, en cuyo puerto se le indicaria el de descarga; que cuando el buque llegó a Valparaiso, los fletadores le designaron a Taltal para que desembarcara el carbon; que, en consecuencia, allá se fué el buque, donde arribó el 19 de Mayo de 1891 i principió a entregar el cargamento; que el 6 de Junio le quedaban a bordo solo trescientas toneladas [300] de carbon; que el 11 de Mayo de 1891 ya el *Trinidad* habia sido fletado en Valparaiso a los señores Woodgate i Ca. para que terminada su descarga en Taltal tomase en aquel puerto o en otro un cargamento de salitre; que el 25 de Mayo los fletadores escribieron desde Valparaiso al capitan del *Trinidad* notificándole el nuevo contrato de fletamento celebrado i le designaban a Pisagua o Caleta Buena para el cargufo del salitre; que dicha carta, a consecuencia de las postergaciones que las autoridades imponian a los vapores i de las perturbaciones de las mismas autoridades introdujeron durante la revolucion en el servicio de correos, solo llegó a su destino el 17 de Junio, es decir, despues de 17 dias; que el tiempo que ordinariamente gastaba una carta para llegar de Valparaiso a Taltal era de 3 dias; que el capitan del *Trinidad*, no teniendo noticia de este nuevo contrato de fletamento, no continuó la descarga de las trescientas toneladas (300) de carbon que le quedaban a bordo, entre los dias 6 i 18 de Junio i solo la continuó en esta última fecha, sea al dia siguiente de recibir la carta de los fletadores; que terminó la operacion i la de embarcar lastre el 30 de Junio, fecha de su partida para Pisagua; que entre el 18 i 30 de Junio hubo dos dias domingos, por manera que el atraso de la carta impuso al *Trinidad* un retardo de 11 dias, de los cuales 9 corresponden al tiempo que medió entre el dia en que habria podido completar su descarga si hubiera recibido oportunamente la carta, i aquel en que continuó esa operacion; i dos corresponden a los dias festivos ya mencionados, los cuales sin el retardo habria empleado en navegar; que, en consecuencia, se reclama del Gobierno de Chile el pago de ciento veintitres libras esterlinas dieziocho chelines ocho peniques

[£ 123-18-8] por 11 dias de retardo, a razon de cuatro peniques (4d) diarios por cada una de las seiscientas setenta i seis toneladas de capacidad del buque; que el *Delscey* fué fletado en Liverpool el 10 de Julio de 1890 a los señores J. B. Walmsley i Ca. para llevar un cargamento de mercaderías surtidas a los puertos de Talcahuano e Iquique; que el buque llegó al primero de estos puertos el 20 de Diciembre de 1890 i procedió a efectuar la descarga de la parte del cargamento destinado a ese puerto; que el 9 de Enero, estando aun pendiente el desembarque de mercaderías, se prohibió por la autoridad la carga o descarga de los buques i para hacer mas eficaz esta prohibicion, la Aduana permaneció cerrada; que al capitan i a la tripulacion del *Delscey* se les mantuvo durante 6 dias verdaderamente prisioneros a bordo sin permitirles comunicacion ni con tierra ni con otras naves; que el 20 de Enero se suspendió la interdiccion i el capitan pudo continuar la descarga de las mercadería destinada a Talcahuano; que eran ciento cincuenta toneladas (150) de fierro i veinticinco de cobre; que fácilmente se habria podido desembarcar en doscientos tres dias esas mercaderías i al mismo tiempo en dichos doscientos tres dias embarcar el lastre necesario para proseguir el viaje a Iquique; pero que, a consecuencia de los entorpecimientos que ponian las autoridades, el *Delscey* no estuvo listo para zarpar hasta el 30 de Enero, esto es, seis dias mas tarde de lo que pudiera haberlo estado sin los impedimentos ya indicados; que listo para zarpar, las autoridades retardaron su despacho hasta el 5 de Febrero, creyendo que Iquique estuviera en poder de los revolucionarios; que de este modo el *Delscey* sufrió en Talcahuano una detencion total de veinticuatro dias; que los memorialistas, como agentes de los armadores del *Delscey* habian obtenido carga para dicho buque de Talcahuano a Iquique en cantidad equivalente a la que debia descargar en aquel puerto i por un flete que alcanzaba a tres mil pesos; que por motivo de las interdicciones i entorpecimientos preindicados fué menester rescindir el contrato de fletamento i la nave perdió el flete consiguiente; que el *Delscey* llegó a Iquique el 16 de Febrero; que el capitan dió aviso al dia siguiente a los consignatarios de estar listo para descargar; pero que en esos dias se habia apoderado de la ciudad

el partido congresista e Iquique era teatro de acciones de armas i de incendios que impidieron toda operacion de descarga; que el 25 de Febrero, aunque habia cesado ya semejante estado de cosas, el capitan no pudo obtener el permiso que solicitó para principiar el desembarque, el que solo se le concedió el 9 de Marzo; que, por consiguiente, la detencion del buque en Iquique alcanzó a veinte dias; que por estas causales reclámase del Gobierno de Chile setecientas cuarenta i una libras esterlinas seis chelines ocho peniques, que se descompone en los siguientes ítems: doscientas sesenta i ocho libras esterlinas por veinticuatro dias de detencion en Talcahuano a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las seiscientas setenta toneladas de capacidad del buque; doscientas cincuenta libras esterlinas, equivalentes a la pérdida del flete de tres mil pesos al cambio de veinte peniques i doscientas veintitres libras esterlinas seis chelines ocho peniques por veinte dias de detencion en Iquique; que se solicita tambien seis por ciento de interes anual sobre las dos cantidades reclamadas en razon de las demoras de los buques *Trinidad* i *Delscey*.

Acompáñanse como comprobantes dos poderes conferidos a los memorialistas i una protesta hecha por el capitan del *Delscey* en Iquique ante el cónsul de S. M. B. el 4 de Abril de 1891.

El ajente de Chile, contestando la parte de la reclamacion que se refiere al buque *Trinidad*, dice que ofenderia la ilustracion i rectitud del Tribunal si entrara a refutarla, que excede a todo lo que podia esperarse aun sabiendo que los reclamantes no pecan por tímidos ni acostumbran quedarse cortos; pero pretender hacer responsable a un gobierno por atraso del servicio de correos durante una revolucion, es de todo punto increíble; sin contar con que para traer esta causa ante el Tribunal deben los reclamantes estimar que el atraso en el recibo de su carta debe considerarse como uno de aquellos actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República a que para determinar la competencia del Tribunal se refiere el artículo I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893; que la segunda parte de la reclamacion es igualmente, destituida de todo fundamento en los hechos i en el derecho, tanto en lo que se refiere a pérdida de flete como en lo que se

refiere a impedimentos para descargar; que atendidas las operaciones militares de que fué teatro Tarapacá en Febrero de 1891 es mui natural que el *Delscey*, como cualquiera otro buque, encontrara en Iquique entorpecimientos para su descarga i que sobre el retardo en la descarga es importante llamar la atencion a la protesta del capitan hecha ante el cónsul de S. M. B. en Iquique, en 4 de Abril, donde se dice que se descargó parte del cargamento en Talcahuano, sin insinuarse siquiera la idea de impedimento en ese puerto; i que, en Iquique, los señores Pettie i Ca., agentes de los fletadores, notificados de estar el capitan listo para entregar el cargamento en 17 de Febrero, «no quisieron inscribirse en dicho cargamento hasta el dia 9 de Marzo», por lo cual, agrega aquel documento, el capitan protestó contra los señores Pettie i Ca.; que efectivamente, el punto era para ser tratado i discutido entre fletante i fletador; que, por lo demas, esta reclamacion guarda estrecha analogía en el fondo i en la forma con la número 67 i siguientes presentadas por la misma firma comercial Williamson Balfour, etc., etc.; que para evitar inútiles repiticiones se limita a reproducir aquí, aplicándolo a los dos casos comprendidos en el presente memorial, todo lo dicho en la contestacion dada por él a la referida reclamacion número 67, relativa al buque *Overdale*, especialmente: sobre la incompetencia del Tribunal por no ser súbdito ingles el reclamante i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de los hechos en que se funda la demanda.

En la réplica se insiste sobre la responsabilidad del Gobierno de Chile por los hechos enunciados i que la detencion del *Delscey* en Talcahuano importa una verdadera clausura de puerto; acompañanse documentos justificativos de nacionalidad. En la dúplica se niega tal circunstancia i la fuerza probatoria de los documentos acompañados; i

Considerando: que si el buque ingles *Trinidad* permaneció estérilmente durante once dias en el puerto de Taltal, como lo pretende el reclamante Juan Japp, armador propietario de la espresada nave, no se ha comprobado en manera alguna que el Gobierno sea

responsable por este retardo o detencion; que si la carta dirigida por los nuevos fletadores Woodgate i Ca. al capitan de la barca *Trinidad* para comunicarle el contrato de fletamento i designarle los puertos de Pisagua o Caleta Buena como puntos de descarga, no le llegó sino el 17 de Junio, hechos que se han alegado simplemente, pero que no han sido probados, no puede hacerse responsable al Gobierno de Chile por este atraso de la correspondencia ordinaria, sobre todo en época de guerra civil, cuando el servicio postal marítimo debia necesariamente ser bastante irregular en las costas de Chile;

Considerando: ademas, que el reclamante confiesa en su memorial que se habia abstenido de efectuar operacion alguna de descarga desde el 6 al 18 de Junio; i que si el capitan i los fletadores primitivos hubieran desplegado mas actividad, el pretendido atraso en la entrega de la carta no habria producido al buque ninguna consecuencia inconveniente;

Considerando: en fin, que la presente reclamacion no tiene por orijen un acto ejecutado por las fuerzas de mar i tierra de la República, no pudiendo racionalmente revestir tal carácter la falta de entrega de una carta comercial;

Considerando: respecto a la parte de la reclamacion que se refiere al retardo que se produjo en la descarga del buque *Delscey* en los puertos de Talcahuano e Iquique, que el Gobierno de Chile no fué parte en el contrato de fletamento celebrado en 10 de Julio de 1890 entre los armadores del buque i los señores Walmsley i Ca., de Liverpool; que es en contra los fletadores o sus agentes que el reclamante debe dirigir su accion en conformidad a las estipulaciones del contrato de fletamento por los perjuicios que le causó el retardo en la descarga del buque; i no en contra del Gobierno de Chile que no se obligó en manera alguna para con él; que el Gobierno no puede ser demandado sino por los fletadores, si les hubiera impedido de una manera irregular cumplir con sus compromisos contraidos para con los armadores;

Considerando: en fin, que los reclamantes no han probado que el hecho de la detencion de la barca *Delscey* en Talcahuano como asimismo el retardo en la descarga de este buque en Iquique se

deban a un acto ilejítimo de las fuerzas de mar i tierra de la República; que no han probado tampoco haber perdido algun flete en Tzicahuano o Iquique, i por causa que pudiera acarrear la responsabilidad del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 12 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 12 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.



RECLAMACION N.º 72

ALFREDO FRY

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Alfredo Fry, jerente de la sociedad anónima propietaria del navío *Nagpore*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

La mencionada barca pertenece a la sociedad anónima inglesa denominada *The Ship Nagpore Company Limited*, la cual se ha establecido i tiene su domicilio en Liverpool desde ántes del año 1891, habiendo sido organizada con sujecion a las prescripciones de la lei británica. Todos los miembros de dicha sociedad son ciudadanos ingleses. No tomó dicha Compañía participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile que se inició el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891. La reclamacion que mas adelante formularemos no ha sido presentada antes a otro tribunal i la Compañía no ha obtenido compensacion por los daños que cobrará.

El 22 de Setiembre de 1890 los señores Duncan, Fox i Ca, fletaron en Valparaíso la nave *Nagpore* a los señores Cockbain, Roxburgh i Ca., para que tomase en Taltal o en otro puerto salitrero un cargamento de nitrato i lo condujese al Reino Unido o

al continente europeo. Para realizar este fletamento, el *Nagpore* salió de Zanzibar en lastre para Taltal, i cuando hubo llegado allí se le ordenó que siguiese viaje a Pisagua a embarcar nitrato.

El 4 de Enero de 1891 arribó a Pisagua e inmediatamente el capitán comunicó a los fletadores o a sus agentes que estaba listo para recibir su carga. El plazo acordado a aquellos por el contrato para efectuar el carguío era de 30 días, los cuales, como se ha insinuado, empezaron a correr el 5 de Enero. Tomando en cuenta que el buque necesitaba 4 días para descargar el lastre, i rebajando los días domingos, el carguío debió quedar terminado el 13 de Febrero, pero no vino a concluir sino el 17 de Abril. Se incurrió por consiguiente en 63 días de estadía. Este retardo fué debido a las operaciones bélicas de que fué teatro el puerto de Pisagua en los meses de Febrero i Marzo de 1891. La ciudad fué atacada por las fuerzas de mar i tierra del partido del Congreso, fué recobrada al cabo de algunos días por las del Presidente señor Balmaceda i vuelta a tomar por las primeras. Fué bloqueado el puerto por la Escuadra desde el día 4 de Febrero, lo cual implicaba la prohibición de cargar o descargar i aun la de comunicarse con tierra.

Reclámase, pues, del Gobierno de Chile el pago, con los intereses de 6% anual, de la suma de mil doscientas sesenta i nueve libras esterlinas nueve chelines (£ 1,269-9-0), correspondiente a 62 días de detención en Pisagua, desde el 14 de Febrero hasta el 17 de Abril de 1891, a razón de 4 peniques (4 d.) diarios por cada una de las 1,209 toneladas de registro del *Nagpore*.

Si los documentos que se acompañan no fueren suficientes, en concepto de los representantes del Gobierno de Chile, para dar por comprobados los hechos en que la reclamación está basada, se ofrece establecer oportunamente, i por los medios que se indicarán, aquellos que fueren negados.

WILLIAMSON, BALFOUR Y CA.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile, contestando el memorial que contiene la reclamacion número 72, tiene el honor de esponer lo siguiente:

1 El memorial es deficiente tanto por la falta de cumplimiento de las disposiciones reglamentarias que se consignan en los arts. III, IV i IX, como por la ausencia de datos que sirvan para apreciar los hechos en que se basa la reclamacion. No se ha observado en esta parte la prescripcion del art. VII. Ruego a V. E. que se sirva desecharlo por no venir en forma.

2 La persona que ha estampado la firma de Williamson, Balfour i Ca. no ha presentado los documentos necesarios para comprobar la representacion que ha asumido en este juicio. En el memorial espone que procede en nombre de una sociedad anónima denominada *The Ship Nagpore Company Limited*, pero el poder ha sido otorgado en Liverpool por el señor Alfredo Fry que se titula jerente matriculado i dueño del navío británico *Nagpore*. Para nada se hace mencion en él de la sociedad anónima en cuyo nombre se ha presentado el memorial. El señor Fry no acredita tampoco el dominio que se atribuye sobre el buque *Nagpore*; ni el firmante del memorial ha presentado a su turno el título con que estampa la firma de Williamson, Balfour i Ca. que son los verdaderos mandatarios del señor Fry, mas nó de la Compañía reclamante. Falta, por fin, al mandato hasta la necesaria legalizacion para poder considerarlo como suficientemente auténtico.

Estas circunstancias son mas que bastantes para establecer que la sociedad reclamante no ha sido debidamente representada. Pido, en consecuencia, al Excmo. Tribunal se sirva aceptar la escepcion de falta de personería que interpongo.

3 En repetidas ocasiones he tenido el honor de manifestar a V. E. que una sociedad anónima no es un súbdito británico, porque no es una persona natural, sino simplemente ficticia, i sin existencia legal fuera del pais en que se ha constituido. No está por consiguiente comprendida entre aquellos a quienes la Con-

vencion de 26 de Setiembre de 1893 autoriza para ocurrir ante V. E. De aqui se deduce que el Tribunal es incompetente para conocer en esta reclamacion, i asi suplico se sirva declararlo.

4 Espone el firmante del memorial que el buque *Nagpore* sufrió en Pisagua una demora de 63 dias, en que no se pudo embarcar salitre a causa de los disturbios políticos, i cobra estadias a razon de cuatro peniques por cada una de las 1,209 toneladas de rejistro que atribuye a dicho buque.

Por mi parte no acepto los hechos espuestos por el memoria-ista, sino en la forma que mas adelante espresaré. Tampoco acepto el tonelaje que se dice corresponder al *Nagpore*, ni el cobro de 4 peniques por tonelada. El documento en que se consigna el contrato de fletamento carece de fuerza probatoria.

Los acontecimientos que tuvieron lugar en la bahía de Pisagua durante la permanencia del *Nagpore* en ella, fueron los siguientes.

El dia 16 de Enero de 1892, surgió en aquel puerto la corbeta *Magallanes*, que forma parte de la Escuadra Chilena. El comandante de este buque llevaba instrucciones para poner bloqueo al puerto, si la autoridad local no se sometia. Notificó al efecto que el bloqueo se haria efectivo desde el dia 25 de Enero; pero en realidad no llegó a cumplirse esta amenaza, porque el dia 19 cayó el puerto en poder del jefe de la Escuadra a causa de un movimiento revolucionario operado en tierra. El dia 26 las tropas del Gobierno volvieron a tomar posesion del puerto, i el 28 se notificó de nuevo que el bloqueo empezaria el dia 4 de Febrero lo que aconteció efectivamente. Pero este estado de cosas duró apenas dos dias, pues el 6 de Febrero, tropas desembarcadas de la Escuadra se apoderaron otra vez, i ya definitivamente, del puerto de Pisagua. Desde entónces en adelante, el orden quedó restablecido i la mas perfecta tranquilidad continuó sin alteracion hasta el dia de hoi.

Resulta de esta esposicion, la cual puedo comprobar con numerosos testigos i documentos oficiales, que los únicos dias en que han podido haberse suscitado dificultades con motivo de la guerra civil para el embarque de salitre, han sido: el 19 de Enero, dia de la sublevacion en tierra; el 26 del mismo mes, dia en que el puerto cayó de nuevo en poder del Gobierno; i los dias 4, 5 i 6 de Febre-

ro en que se mantuvo el bloqueo del puerto i se libró el combate que lo hizo caer de nuevo en poder de la Escuadra. Puede aun agregarse que de estos cinco dias, el 4 i el 5 de Febrero, no hubo prohibicion de embarcar salitre, lo que reduce a solo tres los dias en que el *Nagpore* ha podido estar imposibilitado para esta operacion.

Siendo esta la verdad de las cosas, no se concibe como ha podido afirmarse a nombre de la sociedad reclamante, que las operaciones bélicas de que fué teatro el puerto de Pisagua, hayan ocasionado al *Nagpore* una demora de sesenta i tres dias.

§ Pero, en el supuesto de ser exactos los hechos alegados en apoyo de la reclamacion, sostengo todavia por mi parte que ellas son de tal naturaleza que no han podido imponer al Gobierno de Chile responsabilidad de ningun jénero.

Los jefes de los partidos contendores que sucesivamente dominaron en Pisagua durante la pasada contienda civil, no prohibieron el embarque de salitre ni de otra mercaderia. Ellos se limitaron a adoptar las medidas necesarias para quedar en posesion de aquel puerto, i, cuando fué menester, se libraron combates a larga distancia de la ciudad. La Escuadra impuso el bloqueo con previa notificacion; pero este no duró sino tres dias; i en ningun caso esta medida puede dar materia para una reclamacion. Ella es perfectamente lícita i autorizada por las leyes de la guerra. En el caso de que se trata se hizo, ademas, de absoluta necesidad para obtener la rendicion de la plaza.

El bloqueo, dice Fauchille, es un *medio de guerra*, i los neutrales deben *como tales*, respetar la restriccion que impone a su comercio. (Fauchille, *Du Blocus maritime*, ch. 1.) El mismo autor examina detenidamente las responsabilidades que el bloqueo impone, i los efectos que produce, especialmente en los contratos de fletamento. En ninguna parte de su obra, (la mas moderna i acabada sobre la materia) insinúa siquiera que incumba alguna responsabilidad al Gobierno que ordenó el bloqueo. Si esta medida es un medio lícito de guerra, como lo reconocen todos los tratadistas, su uso no impone responsabilidad. El comercio tiene que sufrir las restricciones que de ella nacen: mas aun, «la interdiccion

de las relaciones comerciales, dice Fauchille, con los lugares bloqueados no es impuesta a los neutrales por los beligerantes, sino que es una consecuencia del estado de neutralidad que obliga a los pueblos pacíficos a abstenerse de tomar parte en los actos de hostilidad.»

Otro tanto puede decirse de las demás operaciones bélicas que se desarrollaron en Pisagua entre el 16 de Enero i el 6 de Febrero de 1891. Todas ellas fueron inevitables para la prosecucion de la guerra; i en todas fueron observadas con respecto a los neutrales las reglas que establece el Derecho Internacional. Si la licitud de la guerra misma no puede ponerse en tela de juicio, i si los actos bélicos se conformaron a las leyes de la guerra, ámbos beligerantes hicieron uso de su derecho. Las consecuencias desgraciadas para los nacionales o extranjeros, las pérdidas i los perjuicios de todo jénero que la guerra necesariamente ocasiona, importan una calamidad que cada cual está obligado a soportar como soporta cualquier plaga natural que no está en mano del hombre evitar.

Neminem laedit qui suo jure ulitur.

6 El cobro de intereses ha sido formulado de una manera contraria al Reglamento, pues no se ha fijado la suma precisa de su monto, como prescribe el artículo VIII. Pero cualquiera que este sea, la peticion no puede sostenerse en derecho. Los intereses solamente se pagan por via de indemnizacion de perjuicios cuando el deudor de deuda líquida i exigible se haya constituido en mora. Para que la mora exista, se requiere que esté excedido un plazo espresamente pactado, o que haya existido reconvencion judicial. En el caso actual no concurre ninguna de estas condiciones, lo que hace el cobro inadmisibile.

Por las consideraciones espuestas, suplico a V. E. que, en caso de no dar lugar a los escepciones aducidas con el carácter de previas, se ha de servir rechazar en todas sus partes la presente reclamacion.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. señor:

Las objeciones de forma que, respecto de la presente reclamacion promueve el señor ajente del Gobierno de Chile son, en su mayor parte idénticas a las que ha deducido en todas las demas. No nos ocuparemos de ellas especialmente sino que nos remitimos a lo que tenemos espuesto en las anteriores.

Diremos sí algo acerca de la escepcion de incompetencia que el señor ajente deriva de la circunstancia de pertenecer el *Nagpore* a una compañía anónima. Se sostiene que una sociedad de esta naturaleza no es un súbdito británico, porque no es una persona natural sino simplemente ficticia i sin existencia legal fuera del país en que se ha constituido, sin que pueda, en consecuencia, ocurrir ante V. E. en demanda de indemnizacion de los daños que le ha irrogado algun acto de las fuerzas de mar o tierra de la República.

Parécenos esta doctrina, con perdon sea dicho de parte de su autor, absolutamente insostenible ante los mas rudimentarios principios de derecho i ante los dictados del recto criterio. Las sociedades ya sean colectivas, en comandita o anónimas tienen verdadera nacionalidad, i es la del país bajo cuyas leyes se han contituido i en donde han fijado su domicilio. Esa nacionalidad no las habilita indudablemente, para ejercer derechos políticos; pero sí las habilita para ejercer los derechos civiles. No podrán elejir, ni ser elejidas para ningun cargo público o representativo, pero sí pueden adquirir bienes de todo jénero i por cualquier título, incluso el de herencia; estan obligadas a pagar sus deudas i tienen derecho a cobrar sus créditos. Entre nacionáldad i ciudadanía hai mucha distancia: las sociedades constituidas i domiciliadas en Inglaterra tienen, sin duda, nacionalidad británica; aunque no puede decirse que tengan ciudadanía. Una mujer i un niño son ingleses, esto es, pertenecen a esa nacionalidad si han nacido i residen en Inglaterra, pero no

son ciudadanos británicos. Ahora bien, la Convencion que trazó a V. E. su jurisdiccion solo exige la nacionalidad, no la ciudadanía británica i así lo ha entendido el señor ajente porque respecto de nuestros demas mandantes no nos ha exigido, por lo ménos hasta hoí, que tambien comprobemos que estan en posesion de los derechos de ciudadanos ingleses.

Las sociedades no tienen existencia legal fuera del pais en que se han constituido, nos dice el señor ajente, i no es de extrañar que un error de tal magnitud lo haya llevado a formular un principio tan insostenible como el que acabo de indicar. Las sociedades estranjeras tienen existencia legal en todos los paises civilizados, i en Chile, tanto como en los demas, exactamente como los individuos tienen vida internacional. Nos bastaria, entre innumerables preceptos de la lejislacion chilena, citar el art. 468 del Código de Comercio, que faculta al Presidente de la República para autorizar a las sociedades anónimas estranjeras a establecer ajentes en Chile. Tambien nos bastaria señalar el hecho de que así en Tarapacá, como en Valparaiso, en Santiago i en toda la República existen numerosísimas industrias implantadas por sociedades anónimas estranjeras, i para honra del pais debe advertirse que jamas han sido rechazadas de las puertas de nuestros tribunales, a pretesto de que son personas ficticias que no tienen existencia legal fuera del pais en que se han constituido. Nunca se les ha negado el derecho de cobrar sus créditos, ni se les ha libertado de la obligacion de pagar sus deudas.

Cuando para rebatir una proposicion basta apelar a las nociones del recto criterio, es inútil i ocioso, engolfarse en una verdadera discusion e invocar autoridades.

Por lo que hace al fondo de la reclamacion, aguardaremos la comprobacion de los hechos que narra el señor ajente i en los cuales se apoya para sostener que la reclamacion es improcedente, dentro de los principios del Derecho Internacional.

Agregamos un *affidavit* del señor Alfredo Fry, jereute de la compañía propietaria del *Nagpore*, del cual consta entre otras cosas que todos los miembros de ella son súbditos británicos. Igualmente acompañamos varias cartas del capitan a los navieros i

el Diario de Navegacion del *Nagpore*. En cuanto al certificado de incorporacion de la Compañia propietaria, corre en el espediente de la reclamacion referente a la nave *Cupica*, en donde lo hemos exhibido junto con varios otros análogos.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El escrito de réplica que en la reclamacion núm. 72 ha presentado la casa de Williamson, Balfour i Ca. a nombre de don Alfredo Fry, no da materia para una larga refutacion. Seré, pues, mui breve en la presente dúplica.

1 En mi contestacion sostuve la incompetencia del tribunal por ser el reclamante una sociedad anónima; i sobre este artículo previo discurre estensamente mi honorable contradictor. No pienso distraer la atencion de V. E. sobre esta cuestion que el tribunal ya ha estudiado i resuelto. Me limito a mantener la escepcion, i a manifestar que en ninguna parte de mi contestacion he sostenido que las sociedades anónimas carezcan de nacionalidad. Creo, al contrario, que la tienen i en tal alto grado, que llegan a identificarse con el territorio del pais en que radican, pues fuera de él nada son i nada valen. Tampoco creo haber confundido jamas la nacionalidad con la ciudadania: precisamente he dicho que solo los súbditos de S. M. B. pueden comparecer ante este tribunal, i que por consiguiente carecen de este derecho las sociedades anónimas, que, aunque británicas, no por eso pueden ser llamadas *súbditos* ni en el lenguaje vulgar ni en el jurídico,

2 Por lo que hace al fondo de la reclamacion, aguarda el reclamante que yo compruebe los hechos que espuse en mi contestacion; i parece manifestar que, una vez comprobados, no insistirá en una reclamacion que en el derecho no tendria base alguna.

Aunque es bien sabido que el *onus probandi* corresponde al que demanda, tratándose en este caso de hechos públicos i notorios i que todos constan de documentos oficiales, no tengo embarazo alguno para satisfacer a mi contendor.

He dicho que la corbeta chilena *Magallanes* surgió en el puerto de Pisagua el día 16 de Enero de 1891, i que el comandante de este buque notificó que el puerto quedaria bloqueado desde el 25 de Enero. Este bloqueo no alcanzó a llevarse a efecto porque el día 19 de Enero la plaza quedó en poder de la revolucion a causa de un movimiento operado en tierra. [*Memorandum de la Revolucion*, p. 4 i documento núm. 13, p. 54.]

Dije que las tropas del Gobierno volvieron a apoderarse de Pisagua el día 26, i que el 28 se notificó nuevamente el bloqueo del puerto que comenzó a hacerse efectivo, desde el día 4, pero no duró sino hasta el 6, fecha en que la ciudad fué recuperada a viva fuerza. (Obra citada, páj. 5 i documentos núm. 16 i 21, p. 57 i 74).

Creo que no necesito dar otra comprobacion de estos hechos que los datos i documentos oficiales que dejo citados. Nadie, por otra parte, los ignora en Chile, i V. E. debe conservarlos en la memoria, porque han sido repetidos hasta el cansancio en las numerosas reclamaciones que versan sobre sucesos acaecidos en Pisagua. Algunos aparecen atestiguados por el capitan del *Nagpore* en las cartas que han sido exhibidas junto con la réplica.

Quedando en pie las escepciones espuestas, i negando por mi parte el mérito probatorio que se pretende atribuir a los antecedentes presentados, aguardo que V. E. se ha de servir rechazar esta reclamacion en caso de no dar lugar a las escepciones deducidas con el carácter de previas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Alfredo Fry, jerente de la sociedad anónima propietaria del navío *Nagpore*, reclama del Gobierno de Chile la cantidad de mil doscientas sesenta i nueve libras esterlinas nueve chelines (£ 1,269-9) mas intereses legales por detencion de la nave en Pisagua.

El memorialista espone que los señores Duncan, Fox i Ca. fletaron en Valparaiso la nave *Nagpore* a los señores Cockbain, Roxburgh i Ca. para que tomase en Taltal o en otro puerto salitrero un cargamento de salitre i lo portease al Reino Unido o al continente europeo; que con el objeto de realizar este acarreo el *Nagpore* salió de Zanzibar en lastre para Taltal, i cuando llegó a este último puerto se le ordenó siguiese viaje a Pisagua e inmediatamente el capitan comunicó a los agentes de los fletadores que estaba listo para recibir carga; que el plazo acordado a aquellos para efectuar el carguío era de treinta dias, i tomando en cuenta los cuatro dias que necesitaba el buque para descargar el lastre, el carguío debió terminar el 13 de Febrero, pero no vino a concluir sino el 17 de Abril; que se incurrió, por consiguiente, en sesenta i tres dias de estadía; que este retardo fué debido a las operaciones bélicas de que fué teatro el puerto de Pisagua en los meses de Febrero i Marzo de 1891; que la ciudad fué atacada por las fuerzas de mar i tierra del partido del Congreso, que fué recuperada al cabo de algunos dias por las del presidente señor Balma-ceda i vuelto a tomar por las primeras; que fué bloqueado el puerto desde el dia 4 de Febrero lo cual implicaba la prohibicion de cargar o descargar i aun la de comunicarse con tierra; que por este motivo se reclama del Gobierno de Chile (£ 1,269-9) mil doscientas sesenta i nueve libras nueve chelines, que es la cantidad correspondiente a sesenta i tres dias de detencion en Pisagua a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las mil doscientas nueve toneladas de registro del *Nagpore*, mas intereses del 6 por ciento anual.

Acompaña como documentos probatorios un poder judicial otor-

gado en Liverpool ante notario público en 16 de Febrero de 1894, del señor Alfredo Fry en su calidad de jерente i propietario del buque británico *Nagpore* de 1,209 toneladas de rejistro, conferido a Williamson Balfour i Ca. para demandar al Gobierno de Chile ante cualquier tribunal por la cantidad que reza el memorial i por los hechos a que él se refiere i el contrato de fletamento a que se alude en la demanda.

El ajente de Chile encuentra, desde luego, deficiente el memorial por no cumplir con los artículos III, IV, VII i IX del Reglamento i por ello pide se deseche; objeta tambien los poderes del firmante del memorial i pide, en consecuencia, se acepte la escepcion de falta de personería que interpone; dice que el Tribunal es, ademas, incompetente porque se reclama a nombre de una sociedad anónima, i ya en otras reclamaciones ha probado que no están esas personas ficticias, comprendidas entre aquellas a quienes la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 autoriza para comparecer ante el Tribunal Arbitral, por lo que suplica al Tribunal se declare incompetente para conocer en esta reclamacion; que entrando al fondo de la cuestion puede decir que son completamente inexactas las aseveraciones del reclamante respecto a la prohibicion que las autoridades decretaran para cargar salitre o cualquiera otra cosa durante sesenta i dos dias de Enero, Febrero i Marzo; que a pesar de haberse notificado por la Escuadra el bloqueo el 16 de Enero para hacerlo efectivo el 25 del mismo, no se llevó éste a cabo por haberse tomado la plaza el dia 19 de Enero; que el dia 26 de Enero las tropas del Gobierno volvieron a tomar posesion del puerto i el 28 se notificó de nuevo el bloqueo, que empezaria el 4 de Febrero; pero que este estado de cosas duró apenas dos dias, pues el 6 de Febrero tropas desembarcadas de la Escuadra se apoderaron definitivamente del puerto de Pisagua, desde cuya época hasta hoy el órden quedó restablecido i reinó la mas perfecta tranquilidad; que de la esposicion anterior resulta que los únicos dias en que pudo haberse suscitado dificultades para el embarque desalitre fueron el 19 de Enero, el 26 del mismo mes i los dias 4, 5 i 6 de Febrero i aun los dias 4 i 5 deben eliminarse, lo que reduce solo a tres los dias en que el *Nagpore* pudo estar imposibilitado

para cargar salitre; que siendo ésta la verdad de las cosas no concibe como ha podido afirmarse, a nombre de la sociedad reclamante, que las operaciones bélicas de que fué teatro Pisagua hubieran ocasionado al *Nagpore* una demora de sesenta i tres días; que aun suponiendo que fueran exactos los hechos espuestos por el memorialista, sostiene que ellos no han podido imponer responsabilidad al Gobierno de Chile, pues todas esas medidas que se dice que las autoridades ejecutaron son, segun el Derecho de Jentes, actos lejitimos de la guerra; por estos motivos pide se deseche la reclamacion.

En la réplica i dúplica se debaten los mismos puntos, acompañándose a la primera cartas del capitan del *Nagpore* al reclamante; en la dúplica se citan como comprobantes de los hechos aseverados en la contestacion los documentos oficiales que designa i que corren publicados en *Memorandum de la Revolucion*; i

Considerando: que el señor Alfredo Fry, súbdito británico, como jereñte de la sociedad *The Ship Nagpore Company*, arrendó, segun contrato firmado en Valparaiso en 22 de Setiembre de 1892, por intermedio de los señores Duncan, Fox i Ca., el buque ingles *Nagpore* a los señores Cockbain, Roxburgh i Ca., para que fuera a cargar salitre en Taltal o en otro puerto donde se embarcara esa sustancia; que si el buque, encontrándose en Pisagua, no pudo tomar su cargamento dentro de los plazos prescritos por el contrato de fletamento, el reclamante debe proceder en contra de los fletadores o de sus consignatarios, quedando a salvo el derecho de éstos para ejercitar su accion contra quienes les hubieren impedido indebidamente cumplir con sus compromisos; que de lo obrado en autos no se puede deducir cuál fué la verdadera causa del atraso en el carguío;

Considerando: a mayor abundamiento, que el reclamante confiesa en su memorial que el retardo tuvo por causa las operaciones de guerra de que fué teatro Pisagua durante los meses de Febrero i Marzo de 1891; que no pretende que esos actos bélicos fueran ilejitimos i contrarios al derecho de la guerra; que por consiguiente, el Gobierno de Chile no puede estar obligado a pagar indemnizacion por estadías de buques que se encontraban en Pisagua en Fe-

brero i Marzo de 1891 i que experimentaron retardos en sus cargos a consecuencia de la guerra que allí recrudecia.

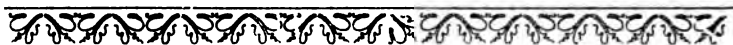
Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

El árbitro de Chile, al suscribir la presente resolucion, reproduce la reserva contenida al final de los fallos 5 i 7.

Santiago, 22 de Noviembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Noviembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.





RECLAMACION N.º 73

ROGERIO N. SMITH

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Rogerio N. Smith, armador i uno de los propietarios del navio *Stralhearn*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno, respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es ciudadano británico de nacimiento, ha tenido su domicilio en Liverpool desde ántes del año de 1891 hasta el presente, i ejerce el comercio de armador. No tomó participacion de ninguna especie en la última guerra civil de Chile. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que vamos a deducir, ni ha obtenido compensacion por los daños que cobrarémos.

El *Stralhearn* fué primitivamente fletado para trasportar a la costa de Chile un cargamento de carbon, una parte del cual debia ser desembarcado en el puerto de Pisagua. Antes de llegar a él fué fletado en Valparaiso, el 19 de Agosto de 1890, por los señores Edmondson i Ca, para cargar salitre en Pisagua, una vez que hubiese entregado la totalidad de su cargamento de carbon. El dia 11 de Enero concluyó el *Stralhearn* la descarga de carbon en Pisagua, i avisó a los fletadores o sus agentes que estaba listo para empezar el embarque de salitre, el cual en efecto comenzó el dia 12 del

propio mes. El día 29 la Escuadra revolucionaria prohibió continuar en Pisagua las operaciones de carga i descarga i ordenó a todos los buques que abandonasen el puerto. Esta última orden no fué ejecutada, pero en cambio quedó la bahía sometida a un estricto bloqueo. En esta época la cantidad de salitre que había alcanzado a embarcar el *Strathearn* era de 893 toneladas, siendo 1,738 toneladas su capacidad real. El 6 de Febrero, después de un bombardeo por parte de la Escuadra, cuyos proyectiles causaron daños en la arboladura del *Strathearn*, fué tomada Pisagua por las tropas que aquella desembarcó. Desde esta fecha hasta los primeros días de Marzo, Pisagua fué el teatro de diversas operaciones bélicas o de precaución, durante las cuales o bien se prohibía el carguío o no era posible efectuarlo. Calcúlase en treinta i tres [33] el número de días que, por las causas mencionadas, permaneció detenido el *Strathearn*.

A consecuencia de las referidas operaciones, un gran número de habitantes de Pisagua, principalmente mujeres i niños, vinieron a bordo a buscar un refugio contra los horrores inseparables a toda guerra encarnizada. El capitán los acogió a todos bondadosamente i los alimentó a espensas de la nave. No puede fijar con precisión el número de los asilados, porque variaba según estaba o no próxima una acción de guerra, pero cree que no bajaría de mil el número de raciones que distribuyó a los refugiados en todo el tiempo que permaneció en Pisagua.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de setecientas quince libras esterlinas once chelines [£ 715-11-0], divididas en las tres partidas siguientes:

- 1.º Seiscientos cinco libras esterlinas once chelines
[£ 695-11-0] por detención de 33 días en Pisagua, a razón de 4 peniques diarios por toneladas £ 605-11-0
- 2.º Treinta i cinco libras esterlinas [£ 35-0-0] por los daños causados por los proyectiles de la Escuadra en la arboladura de la nave £ 35-0-0
- 3.º Setenta i cinco libras esterlinas [£ 75-0-0], va-

lor de los alimentos suministrados a los asila-
do a bordo £ 75- 0-0

Solicítase la solución de esta suma, con intereses de 6% anual, i se ofrece rendir oportunamente prueba para esclarecer aquellos de los hechos espuestos en el presente memorial que fueren negados por el Gobierno de Chile.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & CO.*

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs Williamson Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso, this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Rogerio N. Smith, la firma comercial Williamson, Balfour & Co. demanda la suma de £ 715-11-0 e intereses, en tres partidas relacionadas con sucesos ocurridos, segun se dice, al navio *Strathearn*, en Pisagua, de Enero a Marzo de 1891.

La 1.ª partida asciende a £ 605-11-0 por suspensión de carguío de salitre que se dice haber sufrido aquel buque a consecuencia del bloqueo de Pisagua i de las diversas operaciones bélicas de que ese puerto fué teatro entre el 29 de Enero i los primeros dias de Marzo del citado año.

El memorialista no sabe cuanto tiempo estuvo por eso parali-

zado el carguío; pero en 33 dias lo *calcula*. La protesta anexa, que parece hecha por el capitán del buque ante el cónsul inglés de Pisagua el 19 de Marzo de aquel año, no da mayor luz sobre aquel punto ni sobre cualquier otro: se hace mas bien por temor que por efectividad de daños causados; en ella nada se precisa, i se habla de un incendio en la bodega del buque, no mencionado en el memorial.

Por no estar éste enteramente conforme con otros de la misma firma en cuanto a la paralización de carguío en Pisagua durante el mes de Enero de 1891, conviene tomar aqui nota de que, habiendo el *Strathearn* comenzado a cargar salitre el dia 12 de dicho mes, segun el memorial, solo el 29 no pudo continuar, a virtud de una órden de la Escuadra para abandonar el puerto, tras de la cual se estableció el bloqueo.

La verdad es que, por notificación hecha el 28 de Enero a los buques neutrales, Pisagua se declaró bloqueado desde el 4 de Febrero siguiente; pero, dos dias despues, a consecuencia del combate que alli tuvo lugar, la plaza cayó definitivamente en poder de los revolucionarios, los cuales la conservaron hasta el fin de la guerra, sin que desde aquella fecha volviera a ser teatro de operacion alguna militar. De modo que la paralización del carguío del referido buque fué cuando mas, de los dias 4, 5 i 6 de Febrero, i debida a una operacion de guerra tan lejitima como un bloqueo, efectivo i notificado en forma, que ninguna responsabilidad puede imponer.

Fuera de dicha protesta, no se acompaña otro documento que una contrata de fletamento del *Strathearn* hecha en Valparaiso entre dos casas de comercio, que se obligaron recíprocamente, sin que en ella fuera parte el Gobierno de Chile, al cual no afecta de ninguna manera la falta de cumplimiento por uno u otro de los contratantes. Es de notarse el final del art. 13, relativos a casos fortuitos, restricciones de gobernantes, disturbios o impedimentos políticos, etc. El contratante demandado podria oponer esa cláusula a cualquiera accion del otro. En eso nada tendria que ver Chile.

2 La segunda partida asciende a £ 35-0-0 por daños que se dicen

causados a la arboladura del *Strathearn* por proyectiles de la Escuadra, la cual tomó parte en aquel combate de Pisagua de 6 de Febrero en combinacion con las tropas que atacaban la plaza por tierra.

Si se probaran la efectividad i el monto de tales daños, de éstos solo responderia el capitan de aquella nave, el cual, no contento con desobedecer la órden de abandonar el puerto, segun lo confiesa el memorial, se habria puesto delante de los cañones de los buques combatientes. ¿Creyó el capitan que por eso debia la Escuadra suspender el ataque de la plaza o la defensa de las tropas que la atacaban por tierra? ¿Creen los memorialistas que fué aquel combate un acto contrario a las leyes de la guerra?

3 La tercera partida asciende a £ 75-0-0 valor atribuido a las raciones alimenticias que se dicen suministradas a espensas del *Strathearn* a un número mas o ménos considerable de habitantes de Pisagua, los cuales se habrian refugiado a bordo de aquel buque para escapar a los horrores inseparables de la guerra. Se dice que el capitan los acogió a todos bondadosamente; pero, ahora resulta que la acogida no fué tan de pura bondad ni tan desinteresada.

Aunque no es ésta la primera vez que ante V. E. se reclama por una causa semejante, yo no puedo dejar de sorprenderme de que se pretenda hacer pesar sobre el Gobierno de Chile una obligacion de alimentar que el capitan del *Strathearn* se habria apresurado a cumplir por aquél, obrando como ajente oficioso de Chile. No puedo descubrir, caso de haber sido efectivos el hecho del asilo i el monto del gasto, lo que por mi parte, no acepto; no puedo, digo, descubrir que relacion de derecho habria podido aquel hecho establecer entre esta República i los dueños de aquel buque.

4 Prescindiendo de las particularidades indicadas, esta reclamacion es, en el fondo i en la forma, análoga a la núm. 67, presentada por la misma firma comercial con referencia al buque *Overdale*.

Para evitar inútiles repeticiones, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, todo lo dicho en la contestacion dada por mí a la referida reclamacion núm. 67, especialmente: sobre

incompetencia de V. E., por no ser el reclamante súbdito británico i por no tratarse de actos de las fuerzas de mar o tierra de la República, sino en la 2.^a partida; sobre inadmisibilidad de la reclamacion por defectos de las personerías i de las formalidades reglamentarias; sobre desconocimiento i falta de comprobacion de los hechos alegados; i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor

Don Rogerio N. Smith, nuestro mandante, es el único propietario del *Strathearn*. Esta nave pertenece a la firma de *R. N. Smith i Ca.*, la cual tiene un solo miembro, el mencionado señor Smith. Tal consta del *affidavit* o declaracion jurada que acompañamos: del mismo documento, i ademas de una certificacion especial del notario que lo autoriza, consta tambien que nuestro poderdante es súbdito británico por nacimiento. Con ésto dejamos contestadas las observaciones referentes a la forma en que han sido presentada la reclamacion, aducidas en el memorial de contestacion por el señor ajente del Gobierno de Chile, en cuanto dichas observaciones se refieren especialmente a la presente demanda. Las que son comunes a las demas que hemos interpuesto, han sido debatidas i esplicadas en otras ocasiones.

Tratando de la primera partida de la cuenta que se cobra al Gobierno de Chile, ascendente a la suma de 605-11-0 procedente de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República

en el puerto de Pisagua, entre el 29 de Enero i los primeros dias de Marzo de 1891, el señor ajente sostiene que el bloqueo de Pisagua duró solamente desde el 4 hasta el 6 de Febrero del año mencionado. Si este hecho fuese exacto, resultaría que las estadias o daños que se cobran no provienen sino en una parte mui pequeña, dos o tres dias, del bloqueo del puerto, sino de la prohibicion de embarcar salitre. Por consiguiente, de los treinta i tres dias a que alcanzaron esas estadias treinta a lo ménos serian imputables a dicha prohibicion, porque el *Stralhearn* fué fletado para cargar salitre en Pisagua, como lo comprueba el contrato de fletamento.

El señor ajente trata de descargar al Gobierno de responsabilidad por el acto indicado, arguyendo primero, que no siendo aquel parte en el contrato de fletamento no le afecta responsabilidad por su infraccion i escudándose en seguida tras de la cláusula 13 del mismo contrato, segun la cual los contratantes no responden de restricciones de gobernantes, disturbios políticos i demas casos fortuitos.

Es mui fácil desvanecer estas argumentaciones. Es verdad que el Gobierno de Chile no es parte del contrato de fletamento; pero es igualmente cierto que mis mandantes no hacen derivar la responsabilidad del Gobierno reclamado de que haya infringido dicho contrato, siendo uno de los contratantes. La hacen derivar no de la Convencion sino de un hecho que se ejecutó sin derecho i que dañó a otro. Precisamente sobre este principio de derecho universal estan asentadas casi todas las reclamaciones que se han presentado a V. E. i la misma Convencion Anglo chilena.

El señor ajente se contradice cuando, despues de escusar la responsabilidad del Gobierno por no ser parte en el fletamento invoca, en su defensa el art. 13 del contrato. Si no es parte en él, ¿cómo podrá asilarse en ninguna de las cláusulas? Por otra parte, un Gobierno no puede jamas pretender que para él son casos fortuitos o de fuerza mayor que lo eximan de responsabilidad, los que él mismo ejecuta. Estos actos constituyen fuerza mayor para las personas privadas que estan obligadas a someterse a mandatos de la autoridad, i si no se someten la fuerza irresistible de ésta,

los compele a obedecer o los castiga. Pero la autoridad no puede ser fuerza mayor respecto de sí misma, es libre para obrar o nó; no tiene que regular sus acciones a virtud de una coaccion estraña i superior.

Rechaza el señor ajente la segunda partida del reclamo, que monta a £ 35, i procede de los destrozos causados en la arboladura de la *Strathearn* por los proyectiles de la Escuadra en el bombardeo de Pisagua, i la rechaza a virtud de un singular razonamiento. La culpa de este daño, dice, debe imputarse al capitan, porque se colocó delante de los cañones de los combatientes. A nuestro turno, respondemos la culpa del destrozo es la Escuadra, porque colocó uno o mas de sus buques detras del *Strathearn*. I esto último es lo único exacto. Aquella nave tomó su fondeadero en el lugar que designó la autoridad del puerto, como siempre ocurre. La Escuadra eligió despues el lugar que le pareció mas conveniente para combatir con la plaza i quedó colocada detras del *Strathearn* i de otros buques mercantes. Estos servian para interceptar los proyectiles que se disparasen de tierra, o para que, por temor de dañarlos, se sintiese cohibida la accion de los artilleros. En este caso, en la posicion que eligió la Escuadra, las naves mercantes fueron una barrera i una proteccion; le produjeron positivo beneficio i, ¿no será justo que se indemnice a quien sufrió un daño, evitando otro mucho mayor a la Escuadra?

Si se toma, por ejemplo, a un neutral un objeto para que sirva de baluarte a una tropa que, sin él estaria espuesta a ser diezmada por el fuego del enemigo, ¿no será equitativo i justo pagarle siquiera el valor de ese objeto que tan útiles servicios ha prestado? Asi es que para apreciar la procedencia de este cobro, no hai para qué averiguar si el ataque a Pisagua por la Escuadra fué un acto lejítimo de guerra: hai solo que atender a que la posicion tomada por la Escuadra fué la que eligió libremente, la que mas convino a su seguridad i al éxito de la operacion emprendida, i a que esa posicion dañó al *Strathearn* en beneficio evidente de las naves de guerra, que se hallaban situadas detras de este.

Si se dice que la *Strathearn* se puso o fué puesta delante de los cañones de tierra, hai que observar, ademas de la circunstancia de

haber fondeado en Pisagua cuando no habia combate i seguramente ni siquiera cañones para la defensa de la plaza, que todo buque queda delante de los cañones de tierra, i que los destrozos que sufrió el *Strathearn* no procedieron de los cañones de tierra, sino de los proyectiles lanzados por la Escuadra, que estaba tras él.

La última partida de la cuenta del reclamo es de £ 75 i tiene su oríjen en el refujio i alimentos que proporcionó el capitan del *Strathearn* a los numerosísimos habitantes de Pisagua que buscaron un asilo a bordo durante las acciones de guerra de que fué teatro esa ciudad. El señor ajente dice no haber podido descubrir la relacion de derecho que ha podido existir entre el Gobierno de Chile i el capitan de la nave, a virtud del asilo i alimentacion que aquel proporcionó a los habitantes de Pisagua. Por lo que a nosotros toca, nos parece claro e indudable esa relacion de derecho.

Todo Gobierno está obligado a socorrer a un pueblo cuando sobre él se desata una calamidad pública. Si una inundacion, un terremoto u otro accidente análogo, amenaza privar de la vida o de los bienes a los moradores de un pueblo chileno, el Gobierno tiene ciertamente el deber de acudir en auxilio de los damnificados por la catástrofe. Estos deberes se apresuran a llenarlos todos los Gobiernos del mundo, i el de Chile jamas se ha escusado de cumplirlos pronta i ámpliamente.

Pues bien, si los ancianos, las mujeres i los niños de una poblacion que va a ser teatro de un combate, quieren sustraerse a las calamidades i ultrajes inherentes a semejante situacion, ¿no sería deber de todo Gobierno proporcionarles los medios para ello? Si el Gobierno de Chile hubiese tenido algunas naves disponibles en la bahia de Pisagua ¿no se habria apresurado a refugiar en ellas a los mismos habitantes que el capitan del *Strathearn* asiló i alimentó a bordo de su buque? ¿I habrá algo mas justo que indemnizar a un particular de los gastos que incurrió desempeñando un deber que pesaba sobre el Gobierno, esto es, sobre la nacion toda, i no sobre una persona privada i menos aun sobre un extranjero?

Por lo demas, el asilo o refujio prestado en las circunstancias en que lo prestó el capitan del *Strathearn*, es tan benéfico, tan

indispensable para impedir que la guerra cause el esterminio de un pueblo entero que el Gobierno de Chile, en vez de desalentarlo haciendo pesar sobre los que lo aceptan hasta las espensas de alimentacion de los refugiados, deberia, por el contrario, ayudarles a sobrellevar este sacrificio puramente humanitario indemnizándoles siquiera esos gastos.

Nuestros mandantes no piden compensacion alguna por la ocupacion de su nave, ni por las molestias que le impusieron al capitán i a la tripulacion, las atenciones i servicios que demandaron tan gran número de refugiados. Solicitan únicamente que el Gobierno le reembolse los gastos de alimentacion. Repito que si pudiera quedar establecida la doctrina de que aun ellos gravitan sobre el que ha dispensado el refugio, nadie se atreveria en adelante, i mucho ménos un capitán de buque, que administra intereses ajenos a ofrecer su nave para salvar a una poblacion de una catástrofe.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

DÚPLICA

Exmo. Señor:

En su primera partida, relativa a suspension de carguío, esta reclamacion es análoga a la número 67, referente al buque *Overdale*. En sus tres partidas es idéntica a la número 14, referente al *Birdston*.

No me parece que las alegaciones de la réplica, con sus tintes de táctica naval i de filantropia política, hayan modificado las condiciones jurídicas del caso. En ningun evento, tendria fuerza suficiente para convencer a V. E. de que deberia cambiar por otros contrarios los principios, para mí inamovibles, establecidos en los considerandos de la sentencia de 4 de Octubre próximo pasado, la cual *por unanimidad* negó lugar a la reclamacion en el citado caso

del *Birdston*, buque que se encontró con el *Strathearn* en Pisagua durante los mismos sucesos.

A virtud de los hechos i principios establecidos en mi contestacion i en aquellos considerandos de V. E., no dudo que V. E. ha de resolver esta reclamacion como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Rojerio N. Smith, armador propietario del buque *Strathearn*, reclaman del gobierno de Chile setecientas quince libras esterlinas once chelines (£ 715-11-0) mas intereses del 6 por ciento anual por estadías, daños i gastos de hospedaje.

Dicen los memorialistas que el *Strathearn* fué fletado para trasportar a Chile un cargamento de carbon, una parte del cual debia ser desembarcado en Pisagua; que ántes de llegar a su destino, fué fletado en Valparaiso en 19 de Agosto de 1890 por los señores Edmondson i Ca. para cargar salitre en Pisagua, una vez que hubiese entregado la totalidad de su carga de carbon; que el 11 de Enero de 1891 concluyó el *Strathearn* la descarga del carbon en Pisagua i avisó a los ajentes de los fletadores que estaba listo para empezar el embarque de salitre, el cual comenzó el dia 12 del mismo mes; que el 29 la Escuadra revolucionaria prohibió continuar en Pisagua las operaciones de carga i descarga i ordenó a todos los buques que abandonasen el puerto; que esta última orden no se llevó a efecto, pero, en cambio, quedó la bahía sometida a un estricto bloqueo; que en esa época, el salitre que habia alcanzado a embarcar el *Strathearn* era de ochocientas noventa i tres toneladas, siendo mil setecientas treinta i ocho toneladas su

capacidad real; que el 6 de Febrero despues de un bombardeo por la Escuadra, cuyos proyectiles causaron daños a la arboladura del *Strathearn* las fuerzas congresistas tomaron a Pisagua, desembarcando sus tropas; que desde esa fecha, hasta los primeros dias de Marzo, Pisagua fué teatro de diversas operaciones bélicas, durante las cuales o bien se prohibia el carguío o no era posible efectuarlo; que se calcula en treinta i tres el número de dias que por estas causas permaneció detenido el *Strathearn*; que a consecuencia de las operaciones bélicas muchos habitantes de Pisagua, principalmente mujeres i niños, buscaron refugio a bordo del *Strathearn*, que el capitan los acogió i les repartió como mil raciones durante los dias que permanecieron en su buque; que en consecuencia, reclámase del Gobierno de Chile 605 £ 11 sh. por detencion del buque durante 33 dias en Pisagua a razon de cuatro peniques diarios por tonelada de registro, £ 35 por daños causados por los proyectiles de la Escuadra a la arboladura del buque i £ 75 valor de la alimentacion de los refugiados, lo que da un total de setecientas quince libras esterlinas once chelines [£ 715-11-0], que ademas se piden intereses de 6 por ciento anual sobre esta suma.

Se acompaña como comprobante: poder conferido a los memorialistas; protesta hecha por el capitan del *Strathearn* ante el cónsul de Su Majestad Británica en Pisagua en Marzo 19 de 1891 i contrato de fletamento celebrado con Edmondson i Ca.

El ajente de Chile, contestando, pide se den por reproducidas las alegaciones i por opuestas las escepciones deducidas por él en las reclamaciones números 67 i 14, pues se derivan de los mismos hechos tratados en las espresadas demandas.

En la réplica i dúplica se insiste sobre los puntos ya debatidos; i

Considerando: que si el reclamante Roger N. Smith, súbdito británico, administrador propietario de la barca inglesa *Strathearn* no pudo realmente tomar en el puerto de Pisagua durante cierto número de dias despues del 26 de Enero de 1891, el cargamento de salitre estipulado en el contrato de fletamento celebrado en Valparaiso el 19 de Agosto de 1890, debe demandar a los fletadores que tenian la obligacion de producir el carguío dentro del plazo prescrito en el contrato de fletamento, quedando a salvo el

derecho de éstos para demandar a su vez a las personas que les hubieren impedido cumplir con sus compromisos, i a quienes pudiera hacérseles responsables por el retardo que se ocasionó.

Considerando: por los demas, que el reclamante confiesa en su memorial que el retardo que se produjo en el carguío del buque lo ocasionó el bloqueo de Pisagua i las operaciones de guerra de que fué teatro este pueblo en Enero i Febrero de 1891, que él no sostiene la ilejitimidad de estos actos i no dice que fueran contrarios al derecho de la guerra; que, por consiguiente, el Gobierno de Chile no podria en ningun caso estar obligado a pagar indemnizacion por estadías a buques neutrales que se encontraban en el puerto de Pisagua en Enero i Marzo de 1891, i que experimentaron atraso en el carguío como consecuencia de la guerra que allí se desarrollaba.

Considerando: que el bombardeo de Pisagua fué un acto lejítimo de guerra, i que si el buque *Strathearn* sufrió alguna avería en sus mástiles a consecuencia de dicho bombardeo, no puede hacerse responsable a un Gobierno por daños que causaran a terceros las balas perdidas durante un combate regular.

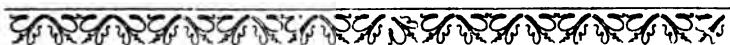
Considerando: que si el capitan del buque *Strathearn* recibió voluntariamente refugiados a bordo, cumplió en esto con un deber laudable de humanidad, pero que no le da derecho alguno para exigir al Gobierno de Chile el reembolso de sus gastos de hospitalidad, desde que no fué solicitado por las autoridades locales para que recibiera a bordo tales refugiados.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 12 de Diciembre de 1895.— CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 12 de Diciembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.





RECLAMACION N.º 74

JOHNSTON BELL

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Johnston Bell, único miembro de la firma John Bell e hijo, armador i propietario del buque *Corolla*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente esponemos:

Nuestro mandante es ciudadano británico de nacimiento, es comerciante armador i reside en Liverpool desde ántes del año 1891. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile, que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891, ni prestó auxilio o servicio a ninguno de los partidos contendientes. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que vamos a deducir, ni ha obtenido compensacion de ningun jénero por los daños que la motivan.

El *Corolla* fué fletado en Amberes el 12 de Febrero de 1891 a los señores Ruys i Ca., para trasportar a Valparaiso un cargamento de rieles. Arribó a este puerto en los primeros dias de Agosto del mismo año i procedió a desembarcar su cargamento. El dia 18 de Agosto, estando aun pendiente la descarga, apareció fuera de la bahia la Escuadra que sostenia la causa del partido del Congreso i quedó suspendido todo trabajo en la bahia. Esta situacion agra-

vada con la clausura i la paralización de toda operacion de aduana, se prolongó hasta el 4 de Setiembre, esto es, hasta algunos dias despues de las acciones de guerra que dieron el triunfo a las armas revolucionarias.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago, con los intereses del 6% anual, de trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas dos chelines ocho peniques (£ 358-2-8), correspondientes al retardo de 17 dias en la descarga del *Corolla*, a razon de 4 peniques diarios por cada una de las 1,264 toneladas de registro del buque.

Ofrécese rendir prueba para comprobar la exactitud de los hechos anteriormente referidos, si el Gobierno reclamado los negare.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & CO.*

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour and Company, British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER.
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile, contestando el memorial en que se formula la reclamacion núm. 74 presentada en nombre de D. Johnston Bell, armador de Liverpool, tiene el honor de esponer lo siguiente:

1 El memorial aparece firmado por Williamson, Balfour & Ca., i segun certificado del vice-cónsul británico en Valparaiso, esa firma ha sido puesta por D. Juan Nicholson, de quien dice el mismo certificado ser socio de la casa comercial de aquel nombre. El

hecho puede ser mui efectivo; pero como el ajente consular ha procedido como ministro de fé solo ha dado razon de la esposicion misma del señor Nicholson. Falta, pues, el documento que compruebe la facultad de que este caballero ha hecho uso al estampar la firma de la casa a quien dice representar. Por lo demas, no ha sido traducido al castellano el certificado, ni se ha consignado en él la materia sobre que versó el juramento de que da razon.

Pero no es esto lo mas grave. Los mandatarios espresan representar al señor Johnston Bell como armador i propietario del buque *Corolla*; pero tampoco acompañan ningun antecedente que compruebe el dominio del señor Bell sobre el buque *Corolla*; i es evidente que ese dominio en caso de existir, está limitado a una accion, puesto que el poder conferido por dicho señor espresa que solo tiene el carácter de jerente i uno de los dueños del buque. El mandato no puede entenderse otorgado por los demas condueños.

El poder, por otra parte tiene irregularidades de forma que lo hacen inaceptable. Se notan en él entrerrenglonaduras que no han sido salvadas, i falta el complemento de la legalizacion para considerarlo como perfectamente auténtico. En consecuencia, pido a V. E. que se sirva declarar que carece de suficiente personeria la persona que ha estampado al pié del memorial la firma de *Williamson, Balfour i Ca.*

2 Ningun documento comprueba tampoco la nacionalidad británica que se atribuye al señor Johnston Bell, i que yo le niego. Miéntras no conste fehacientemente que este caballero es en realidad un súbdito de S. M. B., el Tribunal no podrá creerse competente para conocer en esta reclamacion; i pido a V. E. se sirva asi declararlo.

3 Los hechos espuestos en la reclamacion están mui lejos de ser exactos. Afirmase a nombre del reclamante que el *Corolla* arribó a Valparaiso en los primeros dias de Agosto de 1891 i que el dia 18 de ese mes, estando pendiente la descarga, se vió obligado a suspenderla, por haber aparecido fuera de la bahia la Escuadra que sostenia la causa del partido del Congreso i por haberse clausurado la Aduana i toda operacion relacionada con ella hasta el 4 de Setiembre del mismo año.

Consta de los libros de la Aduana de Valparaíso que el *Corolla* llegó a ese puerto el día 25 de Julio de 1891. Consta igualmente que solo destinó al desembarque de mercaderías los días 7, 8, 10, 11 i 12 de Agosto, lo cual compruebo con el documento oficial que acompaño. Consta del mismo modo que solo el 24 de Octubre inició su espediente de salida, obteniendo en ese mismo día el decreto que le permitía zarpar del puerto.

Con la contestacion a la reclamacion núm. 68, he acompañado otros documentos oficiales que manifiestan que, aparte de los días festivos, solo el 29 de Agosto se paralizó todo tráfico en la bahía, no por orden oficial, sino por las consecuencias naturales de la sangrienta batalla que el día anterior se había dado en el lugar de la Placilla, a inmediaciones de Valparaíso. En uno de esos documentos, cuya autoridad invoco en este juicio, se ha espresado en detalle el nombre de los buques que hicieron su descarga en los días que mediaron entre el 19 de Agosto i el 2 de Setiembre de 1891. Llamo además la atencion de V. E. a la afirmacion hecha por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca. en el memorial de la reclamacion núm. 68, segun la cual el tráfico en la bahía estuvo espedito el 1.º de Setiembre, mientras que en el memorial a que ahora contesto, suponen que la clausura i paralización de la Aduana duró hasta el 4 de aquel mes.

Es, pues, inexacto que las operaciones de la guerra impidiesen descargar el buque *Corolla* desde el 18 de Agosto hasta el 4 de Setiembre; i tambien lo es que la Aduana estuviese clausurada i suspendido el despacho durante aquellos días.

Tampoco acepto el tonelaje que se atribuye al *Corolla*, i menos el valor de las estadias, estimando a razon de cuatro peniques diarios por cada tonelada. A este respecto no puedo dejar de llamar la atencion de V. E. a la inactividad en que se mantuvo el buque desde su llegada a Valparaíso el 25 de Julio hasta el 26 de Octubre, día en que zarpó para Talcahuano. De 93 días que permaneció en la bahía de Valparaíso solo cinco empleó en desembarcar su carga. Todo el resto del tiempo permaneció ocioso, lo que no ha impedido que su pretendido dueño reclame una indemnizacion relativamente enorme por una supuesta imposibilidad para efectuar la

descarga durante 17 dias, de los cuales ni siquiera han sido rebajados los dias festivos, en que legalmente se suspende todo trabajo en la bahia.

4 Pero si la reclamacion se funda en hechos completamente inexactos, tambien aparece completamente desnuda de todo fundamento jurídico. Suponiendo que real i efectivamente no hubiese sido posible la descarga del *Corolla* en los 17 dias que menciona el memorial, no por eso efectaria al Gobierno de Chile responsabilidad alguna por este hecho. La detencion del buque no fué decretada por el Gobierno, ni la Aduana cesó de funcionar por orden suya ni por otro motivo. Posible es que, a causa de la exitacion de los ánimos con motivo de la aproximacion de las fuerzas de la revolucion, i de los combates que se libraron en Concon i la Placilla en los dias 21 i 28 de Agosto de 1891, no fuera fácil encontrar hombres de trabajo para la descarga de algunos buques; pero este inconveniente es uno de los muchos que el comercio se vé en la necesidad de soportar cuando el pais se encuentra convulsionado por una guerra. El Gobierno no tiene derecho para obligar a los cargadores i fletadores a prestar sus servicios, porque ellos son libres para ocuparse o nó de sus trabajos cuando lo tienen por conveniente.

Es inútil insistir en la demostracion de una verdad tan evidente. No concluiré, sin embargo, esta contestacion sin manifestar que el cobro de intereses que hace el reclamante, no es en manera alguna justificado en derecho. Ademas de que no se fija la suma cobrada por este motivo con la precision ordenada por el art. VIII del Reglamento, se vé claramente que no se trata de una deuda líquida i exigible, para cuyo pago el Gobierno de Chile estuviese constituido en mora. Pido, pues, a V. E. se sirva desechar la demanda tanto con respecto al capital, como con respecto a los intereses, si es que no se da lugar a las escepciones que he deducido con el carácter de previas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

De las escepciones de forma que el señor ajente de la República de Chile opone, en la contestacion a la demanda, solo debemos ocuparnos de la relativa a la falta de personeria del señor Johnston Bell para interponer la reclamacion.

Dicho señor no es, como cree el señor ajente, uno de los muchos propietarios de la *Corolla*. Esta pertenece únicamente a la firma de *John Bell e hijo*, la cual no tiene mas que un miembro, don Johnston Bell, el reclamante. Tal consta del *affidavit* o declaracion jurada que acompaño; i en esta se establece tambien el carácter de súbdito británico que corresponde al señor Bell. Como el hecho de pertenecer una nave a una firma social que no cuenta mas que un solo miembro ha ocurrido con frecuencia en las reclamaciones que, en nuestro carácter de mandatarios, hemos presentado ante V. E., lo hemos explicado, creemos que satisfactoriamente, en otros casos.

Por lo que toca al fondo de la reclamacion, nuestro deber de mandatarios queda satisfecho entregándola, sin mas discusion, a la resolucion de V. E.

WILLIAMSON, BALFOUR Y CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile tiene el honor de duplicar en la reclamacion núm. 74, que se ha presentado en nombre de la firma *John Bell e Hijo* reclamando indemnizacion por estadias.

El mandatario de los reclamantes ha contraído su atencion en el escrito de réplica esclusivamente a manifestar que don Johnston Bell es el único socio de la sociedad *John Bell e Hijo*; i, como tal

único dueño tambien del buque británico *Corolla* cuya demora en Valparaiso ha motivado la presente reclamacion.

Para comprobar esta afirmacion se exhibe un *affidavit* en que el reclamante asegura el hecho bajo juramento. Pero, si esta declaracion es verdadera, es indudablemente falsa la que se hace en el poder acompañado, porque alli se dice que el señor Bell es jereñte i uno de los dueños del navio británico *Corolla*. A estarse a la doctrina sentada por los reclamantes, que se dicen asistidos por una asociacion de abogados formada en Inglaterra para preparar estas defensas seria menester prestar fé al notario cuando contradice las afirmaciones que las partes hacen en otros documentos; pero como los *affidavit* tambien establecen una presuncion legal a juicio de los mismos, en este caso no habria medio de salir de la dificultad, hallándonos colocados entre dos afirmaciones contrarias e igualmente dignas de fé.

Estimo por mi parte que el único medio de solucionar este conflicto es dar a cada cosa el valor que legal i racionalmente tiene. Ni la afirmacion del notario hace fé cuando ella solo da razon de lo que las partes le esponen; ni el *affidavit* importa mas que una simple declaracion que la parte interesada tiene a bien formular bajo de juramento.

Por lo demas, no se alcanza a concebir cómo pueda existir legalmente una sociedad que no consta sino de un socio. La lei inglesa autoriza la continuacion en la forma, de una sociedad disuelta; pero esta continuacion no es indefinida i solo dura hasta que termina completamente la liquidacion. En todo caso, la parte de los demas socios queda pendiente hasta que se efectúe la liquidacion; i no consta que los miembros de la firma *John Bell e Hijo* hayan perdido todo interes en la sociedad, ántes bien el hecho mismo de continuar el uso de la firma social manifiesta lo contrario.

Siendo asi, hai razon para mantener la escepcion de falta de personeria, como la hai para continuar sustentando la de incompetencia del Tribunal, puesto que hasta hoi no se ha comprobado fehacientemente que el señor Bell i sus socios sean súbditos de S. M. B.

En cuanto a la cuestion de fondo, no habiendo hecho el recla-

mante observacion alguna a mi escrito de contestacion, me limito a mantener las razones i hechos en él alegados, solicitando de V. E. que rechace el reclamo, si no acepta las escepciones dilatorias aducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Johnston Bell, único socio de la casa de John Bell i C.^a e hijo, armador propietario del buque *Corolla*, reclama del Gobierno de Chile el pago de trescientas cincuenta libras esterlinas dos chelines ocho peniques, correspondientes al retardo en la descarga del espresado buque.

El reclamante espone que el *Corolla* fué fletado en Amberes, el 12 de Febrero de 1891, para portear a Valparaiso un cargamento de rieles; que arribó a este puerto en los primeros dias de Agosto del mismo año i procedió a desembarcar su cargamento; que el dia 18 de Agosto, estando aun pendiente la descarga, apareció frente al puerto la Escuadra congresista i quedó suspendido todo trabajo en la bahia; que esta situacion agravada con la clausura i paralización de toda operacion de Aduana, se prolongó hasta el 4 de Setiembre, esto es, hasta algunos dias despues de las acciones de guerra que dieron el triunfo al partido del Congreso; que en vista de lo anterior, cobra del Gobierno de Chile los diecisiete dias que tuvo que atrasarse el buque para hacer su descarga a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las mil doscientas sesenta i cuatro toneladas de registro de la nave, lo que importa trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas dos chelines ocho peniques, mas intereses sobre esta suma, a razon de seis por ciento anual.

El memorialista acompaña el poder que le fué otorgado para ejercitar esta accion por el señor Johnston Bell, ante el notario público, en Liverpool, a 15 de Febrero de 1894.

El agente de Chile objeta la personeria del mandatario por las facultades del mandante i el fondo i forma del poder; nota la ausencia de todo documento que pruebe la nacionalidad británica del

reclamante; i, por consiguiente, pide que el Tribunal se declare incompetente; que los hechos espuestos en el memorial son inexactos; que consta de los libros de la Aduana de Valparaiso, que el buque *Corolla* llegó a ese puerto el 28 de Julio de 1891 i no en los primeros dias de Agosto oomo dice el memorialista; que consta igualmente que solo destinó el buque al desembarque de mercaderias los dias 7, 8, 9, 10, 11 i 12 de Agosto i no hasta el 18 como se pretende en el memorial; que esto consta del documento oficial que acompaña; que consta tambien que el buque no inició su espediente de salida sino el 24 de Octubre, obteniendo, en ese mismo dia, su zarpe; que con la contestacion a la reclamacion número 58 ha acompañado otros documentos oficiales que comprueban que solo el 29 de Agosto, dia despues de la batalla de la Placilla, se paralizó todo tráfico en la bahia; que aun suponiendo exactos los hechos espuestos en el memorial, en derecho, ninguna responsabilidad le afectaria por ellos al Gobierno de Chile, pues, ni la detencion del buque fué decretada por el Gobierno ni la Aduana cesó de funcionar por orden suya ni por otro motivo; que el cobro de intereses es absurdo, pues se vé claramente que no se trata de una deuda líquida i exigible para cuyo pago el Gobierno se hubiese constituido en mora; en consecuencia, pide que si no se aceptara las escepciones previas deducidas, se rechace, por las razones espresadas, la reclamacion en todas sus partes.

Acompaña el documento que justifica el dia que principió i continuó la descarga el *Corolla*, que fueron el 7 de Agosto de 1891 hasta el 12 del mismo mes.

En la réplica se afirma que la nave *Corolla* pertenece a la razon social de John Bell i C.ª, la cual no tiene mas que un miembro, don Johnston Bell, el reclamante; acompaña documentos varios para justificar este hecho; contrato de fletamento a que alude el memorial i cartas del capitan del buque al reclamante, en que dá cuenta de los sucesos espuestos en el escrito de demanda.

En la dúplica se niega el valor probatorio de los documentos agregados a la réplica i se mantienen las escepciones i alegaciones de la contestacion.

Considerando: que los señores Johnston Bell i C.ª a cuyo nom-

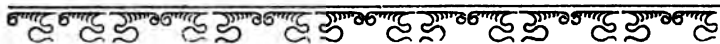
bre se presenta el memorialista Johnston Bell, súbdito británico, según contrato de fletamento celebrado en Amberes en 12 de Febrero de 1891, arrendaron el buque *Corolla*, entónces de su propiedad, a los señores Ruys i C.^a, de Amberes, para portear rieles a Valparaíso i a Talcahuano; que si la descarga no se efectuó dentro de los plazos prescritos en el contrato, los reclamantes deben dirigir su acción en contra de los fletadores o de sus consignatarios, quedando a salvo el derecho de éstos para hacer citar a juicio a las personas naturales o entidades morales que causaran los retardos i les hubieren impedido de una manera irregular cumplir con aquello a que estaban obligados;

Considerando: por lo demás, que los reclamantes no han comprobado que las fuerzas terrestres o navales de la República hubiesen impedido la descarga del buque *Corolla* en el puerto de Valparaíso, desde el 18 de Agosto hasta el 4 de Setiembre de 1891; que confiesan en el memorial que todo trabajo se suspendió en la bahía desde el 18 de Agosto, día en que la Escuadra del partido congressista se presentó frente al puerto; que si este acto lejítimo de guerra dió efectivamente el resultado, como se afirma, de suspender las operaciones de carga i descarga, al Gobierno de Chile no puede hacérsele responsable por ello; que no sería lícito obligar a un Gobierno a pagar indemnización por estadías a buques neutrales que ejecutan operaciones por cuenta de terceros, a ménos que se hubiera detenido el buque de una manera irregular en los puertos, usando de medios vejatorios o contrarios al Derecho Internacional; pero que ninguna responsabilidad le nace cuando el retardo que se produce en el carguío o descarga es la consecuencia de una guerra o de disturbios políticos internos.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamación.

Santiago, 22 de Diciembre de 1895. — CAMILLE JANSSEN. —
ALFRED ST. JOHN. — LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Diciembre de 1895. —
Diego Armstrong, secretario.



RECLAMACION N.º 75

ANTONIO R. MARSHALL

MEMORIAL

Williamson, Balfour i C^ª., por don Antonio R. Marshall, armador i uno de los propietarios del navío *Cupica*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno, respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la industria de armador, i tiene establecida su residencia en Liverpool, desde ántes del año 1891 hasta la fecha. No tomó participacion de ningun jénero en la guerra civil que en aquel año ocurrió en Chile. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que nos encarga deducir a su nombre, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion de los daños que le dan oríjen.

El *Cupica* fué fletado a fines de 1890 a los señores Woodgate, Innes i C^ª., de Liverpool. Conforme a lo estipulado en el contrato de fletamento, debia tomar en Newcastle un cargamento de carbon i conducirlo a Valparaiso, en donde designarían los fletadores, en el término de 48 horas, el puerto de descarga.

Llegó el *Cupica* a Valparaiso el 4 de Marzo de 1891, i los ajentes de los fletadores señalaron a Iquique como puerto de descarga. Estuvo listo para hacerse a la vela el 6 de Marzo, pero cuando se

acudió al Intendente de Valparaíso, don Oscar Viel, a fin de que espidiese el decreto de *Zarpe*, indispensable para que la nave pudiese salir de la bahía, este funcionario se negó a hacerlo i manifestó que era cosa resuelta por el Gobierno no despachar buque alguno para los puertos ocupados ya por los revolucionarios o que estos podrían ocupar,

A causa de la espresada prohibicion, el buque permaneció detenido en Valparaíso hasta el 25 de Marzo. Ese día zarpó para Mollendo, pues los fletadores convinieron en descargar el carbon en ese puerto, i fué despachado el *Cupica* para allá. El viaje a Mollendo demoró doce días. Entre tanto fué fletado para tomar un cargamento de trigo en Talcahuano, i en efecto para ese puerto salió, una vez que hubo desembarcado el carbon en Mollendo.

Calcúlase en 25 días la pérdida de tiempo producida por el cambio forzado del lugar de descarga, los cuales unidos a los 19 días que duró la detencion en Valparaíso hacen 44 días.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de ochocientas cincuenta i seis libras esterlinas diez chelines i ocho peniques [£ 856.10-8], suma correspondiente a cuatro peniques [4 d.] diarios por cada tonelada de capacidad, siendo esta de 1,168 toneladas.

Solicítase sobre la espresada suma el abono de intereses, a razon de seis por ciento anual, i se ofrece rendir prueba oportunamente para acreditar la efectividad de los hechos espuestos en el presente memorial, si el Gobierno de Chile los negare.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson Balfour & Co. British Merchants of Valparaíso, at the British Consulate General at Valparaíso, this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Antonio R. Marshall, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 856-10-8 e intereses, por dos causas diversas relacionadas con sucesos que se dicen ocurridos a la barca *Cupica* en Marzo i Abril de 1891.

1 La 1.^a parte de la reclamacion se refiere a 19 dias que la referida barca, segun se dice, estuvo en Valparaiso sin poder obtener el decreto de *zarpe* pedido para Iquique. En la suma reclamada corresponde proporcionalmente a esos dias la cantidad de £ 369-17-4.

Segun la protesta anexa, hecha en Valparaiso el 17 de Marzo de aquel año de 1891 ante el Consulado de S. M. B., el buque estuvo listo para darse a la vela solo el dia 7 de dicho mes: segun el memorial, lo estuvo el dia 6. Puede prescindirse de esta pequeña contradiccion, considerando lo injustificado de toda esta parte de la reclamacion.

En la fecha referida, 7 de Marzo de 1891, dia de la batalla de Pozo Almonte, que entregó a las fuerzas revolucionarias toda la provincia de Tarapacá, hacia ya varias semanas que Iquique estaba ocupada por las fuerzas vencedoras, afianzadas desde el combate que allí tuvo lugar el 19 de Febrero. Era, pues, un puerto enemigo para las autoridades de Valparaiso, i en tal caso, nadie encontrará natural que estas estuvieran despachando para aquel puerto buques con carbon i víveres, como encargadas de facilitar a sus contrarios la provision de artículos que ellos tanto necesitaban para la prosecucion misma de las hostilidades.

Nótese bien que no se trata propiamente ahora ni de un caso de *embargo* o detencion absoluta de la *Cupica* en Valparaiso, ni tampoco de un caso de violacion del decreto de clausura de los puertos del Norte, que mas tarde se dictó i cuya legalidad o eficacia seria importuno discutir aquí.

Segun el memorial, se negó a aquella barca el decreto de *zarpe*

para Iquique; pero, no se le negó para otros puertos no ocupados por la revolucion, nacionales o extranjeros, como el de Mollendo, para el cual lo pidió finalmente, i al cual se dirijió, descargando allí su carbon quien sebe si con mayores beneficios para los dueños o fletadores. I si, despues de obtener el *zarpe* para Mollendo, el capitan se hubiera dirijido a Iquique, habria sido admitido en este puerto, sin dificultad alguna. ¿Por qué no lo hizo, si consideraba ilegal el procedimiento de las autoridades de Valparaiso? ¿Qué podia fundadamente temer? Todo, en el caso de probar que dicho procedimiento fué el que se dice.

2 La 2.^a parte de esta reclamacion se refiere a 25 dias que la *Cupica* perdió, segun se calcula, por haberse cambiado de Iquique a Mollendo el lugar de descarga del carbon.

Sobre este punto, observaré que el poder anexo, que aparece otorgado en Liverpool el 28 de Febrero de 1894, fuera de los defectos jenerales de que adolece, tiene el de comprender solo el caso de la supuesta detencion, i no el cambio de lugar de descarga, de modo que, cuando ménos, a este respecto no está justificada la personeria del memorialista. Al mandante no pudo ocurrírsele semejante capítulo de reclamacion.

Segun lo dicho, estando contratado el flete de la barca hasta Iquique, el referido cambio no podia, en el caso mas favorable para ella, darle otro derecho que el de cobrar el mayor flete correspondiente al aumento de viaje, esto es, el flete suplementario de de Iquique a Mollendo; sin embargo, el memorialista cobra, no solo todo el viaje de Valparaiso a Mollendo, sin deduccion alguna de los doce dias empleados en él, sino tambien todo el viaje de vuelta hasta Talcahuano, a donde dice que se dirijió la barca a cargar trigo, para lo cual habia sido fletado en el entre tanto.

Rectificado aquel cálculo, los referidos 25 dias quedarian reducidos al tercio o al cuarto, si no a menos. Pero, reducidos o nó, el cobro que en ellos se funda es de todo punto infundado en los hechos e injustificado en derecho.

3 Prescindiendo de las particularidades anotadas, esta reclamacion es en el fondo i en la forma análoga a la núm. 67, presentada por la misma firma comercial con referencia al buque *Overdale*.

Por eso, me limito a reproducir aquí aplicando al caso presente todo lo dicho en la contestacion dada por mí a la referida reclamacion núm. 67, especialmente: sobre incompetencia de V. E. por no ser el reclamante súbdito inglés i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República; sobre inadmisibilidad de la reclamacion por defectos de la personeria i de las formalidades reglamentarias; sobre desconocimiento i falta de comprobacion de los hechos alegados; i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Reproduce el señor ajente de Chile, respecto de la presente reclamacion, las escepciones previas que adujo en la núm 67 relativa a la nave *Overdale*. Esas escepciones son las de inadmisibilidad de la demanda por defectos en la personeria e infraccion a las informalidades reglamentarias, e incompetencia del Excmo. Tribunal por no ser el reclamante súbdito de S. M. B. ni tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República.

Aunque una mera referencia a lo espuesto en otra reclamacion promovida por personas diversas i procedente de hechos de distinta naturaleza, resulta siempre vaga i equívoca, trataremos nosotros mismos de suplir esa falta de especificacion i fijeza.

I

La barca *Cupica* pertenece a una sociedad anónima (Limited) inglesa organizada e inscrita con arreglo a las leyes del país, según consta del certificado de incorporación que ahora acompañamos. No solamente es aquella una sociedad inglesa, como lo manifiesta el propio certificado, lo cual bastaría para que V. E. fuese competente respecto a esta reclamación, sino que todos los miembros que forman la sociedad son súbditos británicos, conforme al *affidavit* o declaración juramentada, que también agregamos ahora, certificada especialmente en cuanto a la ciudadanía británica de aquéllos, por el propio notario que autoriza el documento.

Son administradores o jefes de la *Cupica Company, Ltd.* los señores Mac Vicar, Marshall i Ca. de cuya firma es socio administrador don Antonio Roberto Marshall i Ca., quien en tal carácter ha conferido el poder que nos ha servido para promover la reclamación. Que nuestro poderdante tiene en realidad, la personería que en el poder se atribuye, porque tal es la naturaleza jurídica del *affidavit*.

En cuanto a la facultad del señor Nicholson para usar nuestra firma social, repetiremos lo que tantas veces hemos dicho, que procede de una cláusula de nuestro contrato social, agregado en otras reclamaciones.

II

Acerca de la excepción de incompetencia de V. E. derivada de no ser súbditos británicos nuestros mandantes, hemos dicho ya lo suficiente en el párrafo anterior; pero nos permitiremos observar que, al negarles este carácter el señor agente ha debido indicar los fundamentos en que asienta su negativa, a fin de que esta no aparezca como un mero artificio de defensa. Si el señor agente afirma que nuestros poderdantes no son ciudadanos ingleses, deberá ser por que tiene datos positivos para manifestar que pertenecen a otra

nacionalidad. I entonces ¿por qué no nos da esas informaciones, para que podamos saber qué fundamentos i qué valor tienen? ¿Por qué no se menciona siquiera cuál es la nacionalidad que corresponde a los dueños de la *Cupica*?

En cuanto a la escepcion de incompetencia derivada de los términos en que está redactada la Convencion de que V. E. trae su jurisdiccion tambien reproducimos, por nuestra parte, lo que hemos dicho para combatir esta doctrina en las demas ocasiones en que se la ha invocado. Por actos de las fuerzas militares o navales de la República no deben entenderse solamente los ejecutados por las autoridades que tenian, en el período de la revolucion, mando de tropas militares o navales, ni tampoco solamente los perpetrados por los soldados i marineros, sino tambien las órdenes espedidas, ya sea por el Presidente de la República directamente o por cualquiera de sus agentes constitucionales o legales. Todos ellos son, dentro del sentido natural de la espresion, fuerzas de tierra.

Segun esto, el acto ejecutado por el intendente de Valparaiso, don Oscar Viel, negándose a permitir que la *Cupica* zarpase de este puerto para el de Iquique, que era el de su destino, ya fuese dicho acto emanado esclusivamente de él mismo o ya procediese, como es lo cierto i será fácil probar, de una orden perentoria del Presidente de la República, es lo que la Convencion comprende dentro de la espresion «fuerza de tierra».

III

Por lo que toca a la cuestion de derecho, el señor ajente se limita a observar que ella es idéntica a la que surge de la reclamacion referente a la nave *Overdale*. Esta última se refiere a la prohibicion que espidió el Gobierno del señor Balmaceda para que se esportase trigo por el puerto de Talcahuano; i la presente procede de la negativa del mismo Gobierno a permitir que se dirijiesen a Iquique los buques que traian cargamentos destinados a ese puerto.

Sean cuales fueren las circunstancias en que, durante dicha pro-

hibicion, se encontrase el puerto de Iquique, ya sea próximo a caer o caído ya en poder del partido del Congreso, es lo cierto que la negativa era, bajo el punto de vista del Derecho de Gentes, ilícita e inadmisibles. Se reconoce por parte del representante del Gobierno de Chile, que tuvo por objeto poner en interdicción de comerciar el puerto de Iquique, ocupado por el partido hostil al señor Balmaceda; pero semejante interdicción es precisamente la que el Derecho Internacional denomina bloqueo de papel, el cual es una medida que ningún neutral está obligado ni puede ser compelido a respetar. El señor Balmaceda imaginó ese medio para aislar a Iquique del comercio internacional cuando no tenía una sola nave con que hacer efectiva la medida. Retener en los puertos de la República las que habían fondeado trayendo cargamentos destinados a Iquique, o las que estaban fletadas para cargar allí, le pareció un medio ingenioso de bloquear un puerto, sin tener escuadra; i talvez creyó que de este modo eludía los preceptos del Derecho de Gentes relativo al bloqueo de papel.

Pero si éste no es permitido, es claro que una nave neutral puede comerciar con el puerto ficticiamente bloqueado; i si puede comerciar tendrá tambien facultad para ejercitar todos los medios que conduzcan a ese fin, i entre estos, el primero habrá de ser la libertad de salir de cualquier puerto para llegar a aquél.

En otras reclamaciones análogas a la presente, el señor ajente ha disfrazado este acto bajo el nombre de *embargo*, i nos ha citado la opinion del reputado publicista Calvo para sostener que el embargo no impone responsabilidad moral ni pecuniaria al Gobierno que lo decreta.

Pero el embargo a que se refiere Calvo en el pasaje transcrito por el señor ajente es una medida esencialmente diversa de la interdicción de comerciar con Iquique i con otros puertos ocupados por el partido revolucionario, que el señor Balmaceda dictó primero, por medio de órdenes privadas a sus ajentes, i que despues regularizó con el decreto de 17 de Abril de 1891.

El embargo de que trata Calvo es el que se denomina *Arrêt de prince*, que habia definido en el tomo XX, pág. 609, edicion de 1880, en estos términos:

«Debemos hacer notar que no ha de confundirse el verdadero embargo tal como acabamos de caracterizarlo (el que se ejerce por vía de medida preventiva o de represalias contra una nación con la cual se está en dificultades) con el que se denomina *arrêt de prince*, esto es, la prohibición que se imparte a los navios mercantes anclados en un puerto bloqueado o colocados, a consecuencia de las circunstancias políticas, en una situación escepcional, de abandonar momentáneamente su fondeadero».

Así, pues, el embargo *arrêt de prince* es, según el mismo Calvo una prohibición momentánea de abandonar el fondeadero o el puerto, a virtud de ocurrencias especialísimas. Puede indicarse como ejemplo típico de estas ocurrencias la necesidad de asegurar el secreto de una expedición o de otra operación bélica. Pero su carácter distintivo es lo transitorio i aun lo momentáneo de la medida.

Nada tiene, pues, de común el *arrêt de prince* con la prohibición de comerciar con los puertos ocupados por su enemigo, que espidió el señor Balmaceda, medida de efecto permanente, esto es, que debía durar cuanto se prolongase la ocupación de esos puertos por el partido del Congreso.

Sería de todo punto contrario, no solo a los preceptos del Derecho Internacional, sino a las nociones del simple sentido común, pretender que un Gobierno tiene derecho a retener en sus puertos los buques que, con anterioridad al estado de guerra, están destinados a puertos enemigos, i eso mientras duren las hostilidades.

El caso no es nuevo; pero siempre ha sido reputado ilícito. El señor Bello refiere en la página 321 de su *Tratado de Derecho Internacional*, que el Gobierno de Nueva Granada notificó al Gobierno de S. M. B. con ocasión de una de las guerras civiles que han aquejado a aquel país no un bloqueo sino la clausura de ciertos puertos de la República como medida equivalente. Pero, agrega, consultadas las autoridades legales, se declaró que en el caso de guerra civil en un país, no era competente el Gobierno para poner entre dicho en los puertos no bloqueados, que estaban de facto en manos de los insurjentes, por que esto era contrario al Derecho Internacional.

La doctrina sostenida entónces por el Gobierno británico estaba ya incorporada en el tratado de amistad, comercio i navegacion celebrado con Chile el 4 de Octubre de 1854. En el artículo XVII de este pacto se estipula que en caso de clausura jeneral de los puertos de una de las naciones contratantes deberá indemnizarse cumplidamente a los súbditos de la otra, siempre que la detencion forzada de las naves haya durado mas de doce dias. La de la *Cupica* en Valparaiso duró 19 dias. Esta disposicion es decisiva en el presente caso i evita toda discusion de doctrina.

IV

El cobro de daños procedentes del cambio de destino que la *Cupica* tuvo que aceptar a trueque de salir de Valparaiso, ha sido objeto de algunas observaciones de parte del señor ajente.

Objeta en primer término, que el poder que se nos ha conferido es para reclamar únicamente la indemnizacion correspondiente a los 19 dias que duró la detencion en Valparaiso. No tenemos a la vista ese documento, ni aun conservamos recuerdo de su contenido; pero aunque estuviera concebido en los términos que indica el señor ajente, naturalmente se estendería al cobro de los perjuicios que fueren consecuencia inseparable de la detencion i entre estos figura, a no dudarlo, el alargamiento del viaje de la *Cupica*, por habersele obligado a salir para Mollendo en vez de Iquique.

En seguida, en el *affidavit* que agregamos a este escrito el señor Marshall espone que su reclamo es por estadías de 44 dias, de los cuales 19 corresponden a la detencion en Valparaiso i 25 a la prolongacion del viaje. i no parece verosímil que en su poder haya querido limitarnos el mandato solo a una parte, i la mas insignificante de su reclamo.

A causa de la premura del tiempo con que se redacta este memorial, no podemos explicar qué motivos precisos han inducido al reclamante a calcular en 25 dias la prolongacion del viaje de la *Cupica*, ocasionada por la detencion en Valparaiso. Pero creemos indudable que al hacer el referido cálculo se han descontado por

una parte, los dias que habria empleado el buque en arribar a Iquique i se han tomado en cuenta, por la otra, la mayor demora en la descarga en Mollendo, debido a que este puerto posée al efecto muchos menos elementos que Iquique, i la circunstancia de haber podido tomar en este puerto un cargamento de salitre de retorno, lo que le habríá evitado ir de vacío a cargar en Talcahuano. Puede ser tambien que se haya calculado que la duracion total del viaje redondo habríá sido 44 dias mas corto a haberse dirigido la nave de Valparaiso a Iquique, apenas estuvo lista para zarpar. De todos modos, ya sea en escrito especial, o al tiempo de alegar verbalmente daremos la verdadera i exacta esplicacion.

Acompañamos a este memorial los siguientes documentos:

1. Un espediente que contiene el *affidavit* o declaracion jurada del reclamante, i el contrato de fletamento de la *Cupica*, tres cartas del capitan i una de los señores Woodgate i C.^ª, consignatarios de la nave;
2. Diario de navegacion de la misma nave; i
3. Un espediente que contiene los certificados de incorporacion de las siguientes sociedades: *The Steel Barque Cupica Company Ltd.*, *The Lancaster Shipowners Company Ltd.*, *The British Shipowners Company Ltd.*, *The British and Eastern Shipping Company Ltd.*, *S. T. Soley & Company Ltd.*, i *The Ship Nagpore Company Ltd.*

Agregamos en un solo cuerpo estos documentos, apesar de que deben obrar en distintas reclamaciones, por que en la misma forma nos han sido remitidos i porque, si hubiéramos de desprenderlos, perderiamos la legalizacion que es comun a todos. Enviamos instrucciones a nuestros ajentes para que obtengan la autorizacion de la firma del cónsul chileno, en todos los documentos agregados.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^ª.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Paso a duplicar en la reclamacion núm. 75, relativa a la barca *Cupica* por 19 dias de supuesta detención forzada en Valparaíso, i por 25 dias que se dicen perdidos a consecuencia del cambio forzado del puerto de descarga.

1 Segun el memorial jurado i el poder anexo al mismo, el reclamante, señor Marshall, es «armador [o jerenente] i uno de los propietarios de la barca *Cupica*. Segun la réplica, que lleva la misma firma del memorial, aquella barca «pertenece a una sociedad anónima», lo que se acredita con un certificado de oficial público i con un *affidavit* o declaracion juramentada del interesado mismo.

Parecia que esto seria lo último; pero, no ha sido así: resulta ahora que, si el señor Marshall no es hoy día *único dueño* de aquel buque, lo era en 1891, durante el periodo de la guerra civil de Chile. Así aparece de un mui alto testimonio que encuentro entre los antecedentes, agregado sin duda despues de la réplica, segun se deduce de la confrontacion de fecha. Tomado a la letra de la traduccion acompañada, aquel testimonio dice como sigue:

Valparaíso 15 de Octubre de 1895.

«En conformidad con instrucciones especiales recibidas del Marqués de Salisbury, Ministro de Relaciones Exteriores de S. M., certifico por el presente que el barque [la barca] *Cupica* es un buque británico, i que perteneció a A. R. Marshall, súbdito británico, en el período comprendido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de mil ochocientos noventa i uno. Este certificado está basado sobre informaciones obtenidas por el Gobierno de Su Majestad.»

(Firmado). J. W. WARBURTON.

«Encargado de Negocios de Su Majestad
i Cónsul Jeneral»

Como muestra del poder removedor a que alcanza el aguijon del interes particular, i por la singularidad de aquel testimonio emanado del propio Gobierno reclamante contra el Gobierno reclamado, he creido conveniente reproducirlo íntegro en el cuerpo de este escrito, dejando entregado a la consideracion del Tribunal aquel medio de prueba judicial producido por el demandante mismo contra el demandado.

2 Como los otros casos de los mismos memorialistas, este es el de aplicacion de las reglas que determinan las restricciones que el estado de guerra impone al comercio de los neutrales con los beligerantes. A este respecto, es indiscutible que, si los primeros pueden continnar con los segundos el acostumbrado tráfico, es con las limitaciones de no hacerlo ni por puertos bloqueados ni sobre artículos de contrabando de guerra o de ilícito comercio, absoluta o condicionalmente considerados; debiendo, en jeneral, los neutrales abstenerse, respecto de los beligerantes, de todo acto que franca o disimuladamente salga de los límites de un comercio pacífico e imparcial.

Segun el memorial, quiso la *Cupica* zarpar de Valparaiso para Iquique con un cargamento de carbon el 6 de Marzo de 1891, i no lo hizo porque la autoridad local le negó el respectivo decreto de *zarpe* para aquel puerto enemigo, sin negárselo para ningun puerto neutral, como el peruano de Mollendo, al cual se dirijió por fin.

El caso no es de bloqueo marítimo. Nunca, durante la guerra civil, el Gobierno de Santiago estableció el bloqueo de los puertos del norte ocupados por las autoridades congresistas. No lo intentó siquiera, ni efectivamente ni por simple decreto: no efectivamente, pues carecia casi en absoluto de fuerzas navales suficientes para mantenerlo ante la poderosa Escuadra congresista; no por simple decreto, pues sabia bien que un bloqueo de papel no seria eficaz porque no seria obedecido por los neutrales. El hecho mismo de que la *Cupica* solicitara en Valparaiso despacho para Iquique importa el reconocimiento por su parte de que este puerto no estaba bloqueado de ninguna manera en aquella época, como que el solo intento de dirigirse, a sabiendas, a un puerto bloqueado justifica la captura del buque i su condenacion por el respectivo Tribunal de

presas. Jamas el Gobierno de Santiago capturó o molestó a un buque por violacion de bloqueo de los puertos del norte, ni empleó jamas ese término en sus decretos o comunicaciones.

Es verdad que el Gobierno de Santiago espidió el 1.º de Abril de 1891 un decreto por el cual declaró cerrados al comercio los puertos del norte ocupados por los congresistas, entre Chañaral i Pisagua, a virtud de la facultad de órden interno concedida al efecto por el art. 7 de la lei aduanera de 24 de Diciembre de 1872 respecto de los puertos mayores, esto es, habilitados para el comercio internacional. (*Boletín de las Leyes i Decretos de la Dictadura*, p. 286. Santiago, 1892). La clausura se toma allí en el sentido de no permitir el comercio por los puertos cerrados, i no en el sentido de impedir estraordinariamente toda comunicacion marítima con dichos puertos cerrados, quedando temporalmente embarcados o secuestrados los buques que en ellos se encontraren, que es el sentido que a la palabra clausura o cerramiento se da en el tratado anglo-chileno de 1854.

Si aquél fué un medio imaginado para bloquear puertos sin tener escuadras, invencion que el replicante califica de ingeniosa i atribuye al señor Balmaceda, preciso es convenir en que tal medio no dió los resultados esperados: no reconociendo poder para clausurar un puerto sino al Gobierno que *de facto* lo ocupa i ejerce allí la soberanía actual, los neutrales, que así reconocian la dualidad de Gobiernos distintos existentes en Chile el año de 1891, protestaron contra aquel decreto de clausura de Iquique i demas puertos del norte, declararon que no lo respetarian, i de hecho, sus buques no lo respetaron, contando con la proteccion de las respectivas escuadras de guerra.

La protesta del Gobierno británico fué hecha sin demora i en términos conminatorios, como de quien nada tiene que temer, segun órden telegráfica comunicada al ministro de S. M. B. en Santiago, señor Kennedy, por el marques de Salisbury el 10 de Abril de aquel año. (Núm. 100 del Libro Azul, *Blue Book*, de 1892 referente a la revolucion de Chile).

Aquel decreto de clausura de puertos, como otro, segun el cual los derechos de esportacion de salitre de Tarapacá deberian pa-

garse en el sur a las autoridades presidenciales, aunque ya se hubieran pagado a los congresistas en el norte, quedó de hecho sin efecto. Los buques neutrales siguieron su tráfico con prescindencia de aquellos decretos i sin ser molestados, pudiendo el señor Kennedy afirmar en su nota del 29 de Abril al marques de Salisbury que «todos los buques del cabotaje tocan en los puertos intermedios entre Valparaíso i Callao.» (*Libro Azul* citado, núm. 208).

La *Cupica* no tuvo, pues, nada que sufrir con motivo del citado decreto de clausura de los puertos del norte, porque ni lo violó ni pudo violarlo en Marzo aquella barca, ni produjo él efecto alguno. Lo mismo hubiera sucedido si el decreto se hubiera dictado ántes de la salida de la barca para Mollendo. Si el gobierno reclamado no ha invocado contra el reclamante aquel decreto de clausura, si a la acción deducida por el último no ha opuesto aquella *excepcion* fundada en el decreto, yo no me esplico con qué propósito ha sido éste traído al debate por el replicante.

3 Sobre clausura de puertos, ha incurrido el replicante en una lastimosa confusion: ha confundido la de los puertos no ocupados por el decretante, a los cuales se refieren el citado decreto de 1.º de Abril de 1891 i la discusion habida entre los gobiernos de Gran Bretaña i Nueva Granada, recordada en la réplica, con la de puertos ocupados por el decretante, como el de Valparaíso, en que la *Cupica* estuvo, segun se dice, detenida o embargada.

Solo al último caso, i no al primero, podria aplicarse la disposicion del artículo 17 del tratado de amistad i comercio celebrado entre Chile i la Gran Bretaña el año de 1854, si bien la aplicacion no sería rigurosamente propia, como luego lo demostraré.

Que un Gobierno, en tiempo de guerra como en tiempo de paz, e independientemente de sus medios de accion para hacerse respetar, puede abrir i cerrar al comercio extranjero puertos dominados por él, es cosa que no puede ponerse en duda, como que es una facultad derivada de la soberania e inherente a ésta.

«La clausura de puertos de guerra o de comercio, dice un reputado espositor de derecho marítimo, operada por el Estado mismo a que pertenecen es de mui diversa naturaleza que el bloqueo en el sentido espuesto en el número 48. Aquella medida es perfecta-

mente lícita; o bien tiene el carácter de un embargo jeneral consistente en el hecho de tener en el puerto lós buques neutrales i cualesquiera otros (§ 30, V); o bien tiene por fin, en vista de ciertas operaciones de guerra, impedir que cualquier buque entre al puerto o salga de él.» (Perels, *Manuel de Droit Maritime*, trad. Arendt, § 52, p. 310. Paris, 1884).

El artículo 1,039 del Código chileno de Comercio dispone a su vez que: «Suspendida temporalmente la salida de la nave por *cerramiento de puerto, por embargo* emanado de orden superior o por cualquier otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento sin derecho a indemnizacion, i los gastos de mantencion i salario de la tripulacion serán pagados como avería comun».

El citado artículo 17 del tratado anglo-chileno de 1854 reconoce espresamente a los contratantes el derecho de decretar «embargo o clausura jeneral de puertos», conviniendo en ciertas indemnizaciones a los buques detenidos, segun el mayor o menor número de dias «que se les haya forzado a permanecer, a contar del sétimo».

Tomada como medida de represalias, o como medida preventiva cuando la guerra es inminente, o como exigencia de la guerra misma, la clausura de un puerto es perfectamente legal, i no dará lugar a quejas de parte de los neutrales siempre que se decrete de una manera jeneral i completa, que comprenda a todos los buques fondeados en aquél, sin preferencias odiosas. Son estas preferencias las que han querido evitarse en aquel tratado i en los otros análogos que reproducen la citada cláusula, celebrados por Chile con diversas potencias. (Bascuñan Montes, *Recopilacion de Tratados i Convenciones* celebrados entre la República de Chile i las Potencias extranjeras. 2 vol. Santiago, 1894).

Si el caso de la *Cupica* fuera el contemplado en el artículo 17 del citado tratado i si V. E. tuviera jurisdiccion para conocer de él, solo podria pretenderse indemnizacion por los 18 dias que estuvo en Valparaiso aquel buque, debiendo deducirse los primeros 6 dias, por los cuales nada se deberia, i pagarse por los 6 siguientes, solo los gastos de salario i sustento de las tripulaciones; todo, en conformidad a lo dispuesto en aquel tratado.

Pero, el caso no es realmente de los contemplados en el tratado,

porque no se refiere a clausura del puerto de Valparaíso ni a embargo o secuestro de los buques fondeados allí; en la época que la reclamación indica, a todo buque se permitía salir, como se permitió a la *Cúpica*, no siendo para puertos enemigos.

En respuesta dada al ministro de S. M. B. en Santiago sobre los buques que se decían impropriamente detenidos en Valparaíso, el ministro de Relaciones Exteriores de Chile, en notas de 12 i de 15 de Mayo de 1891, junto con manifestar que aquellos no podían ser despachados para los puertos ocupados por la revolución, repetía que estaban todos en perfecta libertad para dirigirse a cualesquiera otros.

«Sin perjuicios, las embarcaciones a que se refieren las notas de V. S., como cualesquiera otras, tienen y han tenido libre i espedita salida para todo puerto nacional o extranjero que no se encuentre en aquellas especiales condiciones, lo que demuestra que no existe ni ha existido detención alguna de ellos».

Eso decía en la primera de aquellas notas el indicado ministro de Relaciones Exteriores, i agregaba en la segunda: «Esas embarcaciones obtendrían en el acto su licencia, siempre que ella fuera recabada para puertos extranjeros, o que en la jurisdicción del Gobierno no sea desconocida».

Acompaño copia de dichas notas.

4 No se trata, pues, en nuestro caso de bloqueo efectivo o de papel, ni de clausura o embargo jeneral de puertos, ni de detenciones, que hubieran causados perjuicios a buques neutrales. Se trata de saber si un beligerante está obligado a despachar en sus puertos buques neutrales para que vayan a puertos del enemigo en condiciones de prestar a éste de ese modo un auxilio positivo i eficaz para el éxito de la guerra.

Ya he tenido ocasión de recordar ante este Tribunal la situación singularísima que en el mundo ocupa la provincia de Tarapacá: cerrada al oriente por la gran cordillera, i al norte i sur por estensos i áridos desiertos, no le queda sino el mar para esportar sus mui cuantiosos productos salitrales o minerales, i para importar el carbon necesario para las máquinas de elaboración de salitre i las provisiones i demas artículos indispensables para la subsisten-

cia. Allí la absoluta falta de lluvias mantiene la mas completa esterilidad, a punto de que la naturaleza no ofrece ninguna manifestacion de vida vegetal. La poblacion se encuentra de ese modo tan aislada en tierra como una Escuadra en el mar.

Si la ocupacion de Tarapacá constituyó el primer objetivo de las operaciones del partido congresista en 1891, fué porque ella, mediante la percepcion del impuesto sobre el salitre, debia suministrar a la revolucion una fuente fecunda de recursos, al paso que privaba de los mismos al Gobierno de Santiago; i si los congresistas pudieron ocupar dicha rejion, mantenerse en ella i esplotar sus riquezas, fué porque dominaban en el mar i gracias a que neutrales abastecieron la Escuadra i la provincia, llevándoles carbon i provisiones en buques que, de retorno, esportaban nitrato i pagaban el impuesto, auxiliando asi doblemente a la Junta de Gobierno congresista que se estableció en Iquique.

Cierto estoi de que nadie sostendrá que, en tales circunstancias, debia el Gobierno de Santiago mirar impasible que los neutrales llevaran por mar a su enemigo recursos i facilidades para la continuacion i el éxito de la guerra. Si el carbon i las provisiones no son en todo caso, *per se*, artículos de ilícito comercio entre los neutrales i los belijerantes, lo eran ciertamente en las especialísimas circunstancias que dejo espuestas relativas a Tarapacá, reconocido como está que la cuestion de hecho es la que decide en tales casos el punto de derecho, a falta de un principio absoluto. Tal comercio, inconciliable con las restricciones nacidas del estado de guerra i con los deberes de imparcialidad que él impone a los neutrales, no podia ser consentido por el Gobierno de Santiago, i ménos podia serlo respecto de buques que no pretendian ir de puerto neutral a puerto belijerante, sino ser despachados para ir de puerto belijerante a puerto enemigo. Jamas la Inglaterra u otra potencia marítima cualquiera consintiria en que las autoridades de sus puertos dieran en éstos libre pase a buques destinados a puertos enemigos, i les permitieran llevar a sus enemigos el carbon i los víveres que sus enemigos necesitaban para emplearlos en la continuacion de la guerra.

«El belijerante, que tiene el incuestionable derecho de contener

las fuerzas públicas que vayan al socorro de su enemigo, tiene también el derecho de contener las fuerzas particulares que se dirijan al mismo fin. Poco importa al beligerante el principio a virtud del cual se lleva socorro a su enemigo: con solo tener el derecho de defenderse, tiene el de oponerse a todo aquel que directa i necesariamente tiende a hacer ilusoria, o mas difícil, su defensa, i el de tratar como enemigo a aquel que, a la sombra del comercio, lleva un socorro directo al enemigo». (Massé, *Le Droit Commercial*, etc. t. II, p. 201).

Heffter señala como objeto de controversia. «El transporte directo de objetos necesarios a las necesidades de las tropas de tierra o de mar en los puertos de uno de los beligerantes, i no comprendidos entre los objetos de contrabando propiamente dichos.» «La jurisprudencia inglesa i la americana, agrega, aplican aquí las reglas rigurosas relativas al contrabando, hasta pronunciar la confiscación del buque. Bajo el punto de vista de una estricta justicia, nosotros solo podemos admitir la retención de tales objetos durante la guerra, o bien un derecho de preempción a su respecto.» (*Le Droit International de l'Europe*, trad. Bergson, § 165).

En corroboración de lo dicho, séame permitido agregar finalmente estas palabras de Travers Twiss: «Puede suceder que el buque i el cargamento sean propiedad neutral, pero que vayan con destino a un puerto enemigo: en tal caso, el beligerante tiene el derecho de impedir el transporte de las mercaderías a su destino si el dejarlas arribar a éste pudiera perjudicar al éxito; i en ciertas circunstancias, podría hasta capturarlas i confiscarlas. (*Le Droit des Gens*, t. II, 91).

Creo con lo espuesto haber demostrado que el Gobierno de Santiago ejerció su derecho de beligerante i no incurrió, por consiguiente, en responsabilidad alguna, negando en 1891 a la barca *Cupica*, i demás buques en las condiciones de ésta, su despacho de Valparaíso para los puertos del norte ocupados por el Gobierno de Iquique; despacho que nunca se negó para cualquier otro puerto nacional o extranjero, como lo dijo el ministro de Relaciones Exteriores al ministro de S. M. B. en la citada nota de 12 de Mayo de aquel año.

5 Hasta aquí he argumentado como si estuviera legalmente

acreditado el hecho de que el intendente de Valparaiso, por cualquiera causa i con cualquier propósito o intencion (que no modificarian el aspecto jurídico del caso), se negó a expedir, a principios de Marzo de 1891, el decreto de *zarpe* para Iquique solicitado por la *Cupica*, segun el memorial.

Sobre esto dice el replicante que dicho intendente procedió a virtud de una disposicion del señor Balmaceda, dictada, ántes del citado decreto de 1.º de Abril, por medio de *órdenes privadas* a sus agentes»

Siento no haber estado yo tambien en los secretos del Gobierno de entónces para haber podido conocer sus órdenes privadas i confirmar en esta parte la afirmacion del replicante; pero, como lo he indicado, carece de importancia para la cuestion de derecho saber si el intendente Viel procedió verbalmente o por escrito, por orden privada o pública, o sin orden alguna: es el hecho de haber la *Cupica* pedido su despacho i de haberlo negado aquel funcionario lo que importaria comprobar aquí, si la reclamacion no hubiera de ser desechada en derecho, como ántes lo he demostrado, aún en el supuesto de ser efectivos los hechos en que se funda.

Se han acompañado felizmente a la réplica algunos documentos que contribuyen a demostrar que en el fondo de todo esto no hai sino una cuestion de cumplimiento de un contrato de fletamento celebrado entre terceros sin participacion alguna del Gobierno de Chile, para el cual el negocio ha sido *res inter alios acta*: los fletantes, o sea los armadores de la *Cupica*, en vez de desembarcar oportunamente en Iquique el cargamento de carbon trasportado de Inglaterra, fueron tardíamente a desembarcarlo mas léjos, en el puerto peruano de Mollendo. Eso es todo. En tal caso, correspondia a los fletadores reclamar el cumplimiento del contrato con indemnizacion de perjuicios, i a los fletantes, oponer la escepcion de fuerza mayor para que, probada ésta, la justicia los eximiera de responsabilidad, si a ello habia lugar, reservando o nó a los fletadores su derecho de repetir contra el verdadero o supuesto causante del daño. En todo caso, a los agentes de los fletadores en Valparaiso tocaba entenderse con los agentes de los fletantes o ventilar desde luego la cuestion con ellos i no con el Gobierno de Chile.

De hecho, así lo entendieron los fletadores Woodgate, Innes & Co., procediendo en consecuencia. Vistos los inconvenientes, que debieron suponer justificados, encontrados por la *Cupica* para dirijirse a Iquique, no quisieron los fletadores desembarcar su carbon en Valparaíso, a lo que nada se oponía, i prefirieron llegar a un arreglo «por el cual convinieron en descargar el carbon en Mollendo mediante una alza en el flete de 1/6d por tonelada», segun lo confiesa el reclamante en el *affidavit* acompañado a la réplica.

Por su parte, el capitán escribía a los armadores desde Valparaíso el 24 de Marzo: «He convenido en ir a Mollendo a descargar con un aumento en el flete, de un chelin i seis peniques por tonelada.» La carta del capitán i otra de los armadores, confirmatoria de aquélla, corren tambien anexas a la réplica.

De la misma manera parece que entendieron su respectiva situación los fletantes i fletadores del buque *Saint Mary's Bay*: en ese caso perfectamente análogo al presente, los primeros se dirijieron contra los segundos i obtuvieron de éstos £ 200 que, a nombre de los fletadores, entregó a los fletantes el Banco Mobiliario, segun lo espresa el respectivo memorial (reclamación núm. 91).

La doctrina que en esta parte vengo sustentando ha sido reconocida por V. E. i aplicada en casos análogos al presente en cuanto se relacionan con contratos de fletamento celebrados, sin participacion del Gobierno de Chile, por terceros i por cuenta de terceros.

En comprobante, me refiero a la sentencia que por unanimidad acaba de dictar este Tribunal desechando la reclamación núm. 5, relativa a un contrato de fletamento celebrado por la Compañía Inglesa de Vapores con la Compañía Anglo-chilena de Salitres para transportar a Tocopilla ciertos fardos, dejados finalmente en Antofagasta, por acto atribuido al intendente de esa provincia, en Febrero de 1891. En ella el Tribunal formuló el siguiente considerando, que elimina la responsabilidad de Chile en éste como en aquel caso, i establece la verdadera doctrina jurídica al respecto.

Considerando, dijo allí V. E. «que este contrato [el citado de fletamento] importa una obligación contraída entre las dos partes que lo suscribieron; i que, si la Compañía porteadora no ha cum-

plido lo que estaba obligada a hacer, por cualquier motivo que fuere, desembarcando los fardos en Antofagasta en lugar de Tocopilla, es en contra de ella que el fletador debe ejercitar sus recursos legales, quedando espedito su derecho al porteador de citar a juicio a aquellos que le hubieran impedido ejecutar debidamente el contrato, i la Compañía reclamante (la fletadora), que se querella de un acto que le causó daños i que se pretende le fué impuesto a su co-contratante por un funcionario público».

6. El reclamante cobra no solamente los días que la *Cupica* permaneció en Valparaíso, sino también 25 días mas, «pérdida de tiempo producida por el cambio forzado del lugar de la descarga,» segun los términos del memorial; por que fué a Mollendo, segun agrega, en 12 días, i de allí vino a Talcahuano a tomar un cargamento de trigo, a virtud de un nuevo contrato de fletamento celebrado en el entre tanto, como el reclamante lo asevera, bajo la sola fe de su palabra.

Séame permitido calificar de increíble esta segunda parte de la reclamacion; igualmente infundada en los hechos i en el derecho.

Si fletantes i fletadores no hubieran retardado hasta el 24 de Marzo el referido arreglo, para que la *Cupica* fuera a Mollendo, mediante el correspondiente aumento de flete; si lo hubieran celebrado luego que surgió la dificultad de zarpar de Valparaíso para Iquique, el 7 de Marzo, nadie habria tenido que sufrir: los armadores, que ahora reclaman, habrian ganado por de pronto, como aumento de flete, los 18 peniques por tonelada, que percibieron mas tarde. Que les baste eso, i no quieran ahora cobrar el suplemento, *ya pagado*, de viaje entre Iquique i Mollendo, i la vuelta a Talcahuano, con la cual nada tenian que ver los cargadores para Mollendo, i ménos, el Gobierno reclamado.

Es en extremo curioso. Cobra el reclamante 19 días (que salen 18) por *detencion forzada* de la *Cupica* en Valparaíso, i luego, 25 días mas por el *cambio forzado* del lugar de descarga, como si ambas cosas no fueran incompatibles, como si la una no escluyera a la otra. Pero, en verdad que no hubo ni detencion forzada en Valparaíso ni viaje forzado a Mollendo: pudo salir de allí cuando quiso, despachada para donde quiso, con excepcion de los puertos

ocupados por los revolucionarios, a estarnos a lo que el reclamante ha dicho; i aun a estos pudo, despues de despachada, dirigirse sin ningun fundado temor, como otros buques lo hicieron en casos semejantes, la *Chepica*, por ejemplo, la cual, despachada tambien para Mollendo, se fué sin inconveniente a Tocopilla [Reclamacion núm. 76.]

El reclamante mismo confiesa que no puede «esplicar qué motivos precisos han inducido al reclamante a calcular en 25 días la prolongacion del viaje de la *Cupica*,» ect.

Prefiero no decir una palabra mas sobre este punto.

7 Por extraño que ello pueda parecer, declaro que, a mi juicio, todo lo dicho anteriormente en esta dúplica habria podido suprimirse. Ha sido dicho como a mayor abundamiento i en subsidio de la escepcion de incompetencia deducida por mi parte en la contestacion, fundada en no tratarse aquí de perjuicios provenientes de *actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República*, a los cuales se refiere el artículo 1.º de la Convencion de 27 de Setiembre de 1893, limitando a ellos la jurisdiccion escepcional de este Tribunal de arbitraje.

Con efecto, la reclamacion se funda en que el intendente de Valparaíso, requerido para que espidiese a la *Cupica* el *decreto de zarpe*, se negó a hacerlo.

Por mucho que se cavile, jamas por jamas podrá descubrirse en esa simple negativa, no digo un acto de las fuerzas militares o navales de la República, pero ni siquiera un acto de violencia, de cualquiera clase que ésta fuera.

Para sostener lo contrario, preciso ha sido que el replicante insista en considerar fuerzas de tierra *las órdenes espedidas* por el Presidente de la República o sus agentes. Yo no puedo esplicarme la paralojizacion de aquel sobre este punto sino atribuyéndola a que en su espíritu se confunden dos términos i dos ideas bien diversas, a saber: la de *fuera mayor*, término de derecho que comprende lo necesario, que no puede resistirse, como un terremoto, un acto lejítimo de la autoridad pública, etc.; i la de *fuerzas de mar i tierra*, término de milicia, con el cual se designan las tropas i los buques de guerra de un Estado. Los diccionarios i las sen-

tencias de Tribunales Arbitrales como éste, protestan contra aquella estraña intelijencia que el reclamante da a las citadas palabras de la Convencion.

Resuelta ha sido tambien por V. E. en un caso análogo al presente, aunque mas calificado, la escepcion de incompetencia fundada en la referida causal.

En viaje de Iquique para Hamburgo con carga de salitre, hizo escala en Coronel el vapor británico *Mount Tabor*, durante el mes de Abril de 1891: no por haber estado en Iquique, puerto no bloqueado, sino por negarse a pagar en Coronel el impuesto de esportacion de salitres, que ya habia pagado en aquel primer puerto, el vapor fué detenido diez dias en el último, sin permitirle salir para ninguna parte, i esa si que fué verdadera detencion. Traida la reclamacion ante este Tribunal, fué no ha mucho desechada por éste con el siguiente considerando, relativo particularmente al punto indicado:

«Considerando: que si, como lo pretenden los reclamantes, el vapor *Mount Tabor* fué detenido efectivamente durante diez dias en Coronel, de órden de las autoridades, cuando iba de regreso a Europa, hecho que no se ha probado suficientemente, no se trata, en todo caso, sino de la aplicacion de una *medida administrativa que este Tribunal no es el llamado a apreciar*; que esta detencion del buque por las autoridades de Coronel, con el objeto de exijir el pago al Gobierno del señor Balmaceda de los derechos de esportacion del salitre, *no constituye un acto u operacion ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República*, segun los términos del art. I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, i que, *por consiguiente, el Tribunal Arbitral es incompetente para conocer de esta parte de la reclamacion*, etc». (Sentencia recaida en la reclamacion núm. 32).

No pretendo sino que V. E., manteniendo la jurisprudencia establecida, haga en este caso lo que hizo en aquel otro. No podria satisfactoriamente esplicarse diversa aplicacion del derecho, bien claro de por sí, en dos casos del todo análogos.

Conclusion.—En la reclamacion núm. 67, sobre suspension del carguío del *Overdale*, se han espuesto por mi parte diversas con-

sideraciones, aplicables, en jeneral, a todas las referentes a buques, presentadas por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca., como ser las consideraciones contenidas en los párrafos 5 i 6 de aquélla, relativos a la espresada causal de incompetencia fundada en no tratarse de actos de las fuerzas de mar i tierra, i a la conducta liberal i complaciente con los neutrales observada jeneralmente en 1891 por los belijerantes chilenos, en orden al tráfico marítimo en nuestras costas. Al terminar, suplico a V. E. que, teniendo presente lo espuesto i alegado por mi parte en aquella reclamacion, en la presente i en todas las otras análogas de los mismos memorialistas, se sirva en definitiva resolver como lo tengo pedido, declarándose incompetente para conocer de esta reclamacion o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por el señor Antonio R. Marshall, armador i uno de los propietarios del buque *Cupica*, reclama del Gobierno de Chile ochocientas cincuenta i seis libras esterlinas diez chelines ocho peniques (£ 856-10-8) mas intereses del 6% anual sobre esta cantidad, por detencion del buque, durante cuarenta i cuatro dias.

El memorialista espone, que el buque *Cupica* fué fletado a fines de 1890 en Liverpool a los señores Woodgate, Innes i Ca., para trasportar un cargamento de carbon de Newcastle a un puerto de Chile que se le designara; que el buque llegó a Valparaiso el 4 de Marzo de 1891 i los ajentes de los fletadores indicaron a Iquique como puerto de descarga i el buque estuvo listo para zarpar el 6 de Marzo, pero al solicitar de las autoridades de Valparaiso el decreto de *zarpe*, se le denegó a pretexto de encontrarse Iquique en poder de los revolucionarios; que por esta prohibicion el *Cupica*,

permaneció detenido hasta el 25 de Marzo, fecha en que salió para Mollendo, pues los fletadores convinieron en hacer la descarga en este último puerto; que calculan en 25 días la pérdida de tiempo motivada por el cambio forzado de punto de descarga i agregándose los 19 de detencion en Valparaíso resultan 44 los días perdidos; que en mérito de lo espuesto, cobran al Gobierno de Chile las sumas ya indicadas.

Acompáñanse como comprobantes un poder conferido por el señor Antonio R. Marshall a los señores Williamson, Balfour i Ca.; una protesta del capitán del buque *Cupica* hecha ante el cónsul jeneral de S. M. B. en Valparaíso en 17 de Marzo de 1891.

El ajente de Chile espone que el 7 de Marzo se libró la batalla de Pozo Almonte que dió por resultado la ocupacion definitiva, por los revolucionarios, de la Provincia de Tarapacá i, en consecuencia, es natural que las autoridades de Valparaíso adictas al partido del Gobierno rehusaran el *zarpe* de buques con carbon o víveres, a aquellos puertos ocupados por los enemigos, pues de otro modo habria sido facilitar a los contrarios la provision de artículos que mucho necesitaban, para que continuaran las hostilidades; que hace notar que en este caso no se trata de embargo o detencion absoluta de la *Cupica* en Valparaíso, pues, segun el mismo memorial, se le negó a este buque el *zarpe* para Iquique pero no para otros puertos no ocupados por los revolucionarios; que los 25 días que dice haber perdido la nave por el cambio forzado de puerto de descarga, en el caso mas favorable para los reclamantes no les daria derecho sino para cobrar el mayor flete correspondiente al aumento de viaje, esto es, el flete suplementario de Iquique a Mollendo; sin embargo el memorialista cobra no solo todo el viaje de Valparaíso a Mollendo, sin deduccion alguna de los días empleados en él, sino tambien todo el viaje de vuelta hasta Talcahuano; a donde dice se dirijió el buque a cargar trigo, pues habia sido fletado en el entretanto; que rectificando el cálculo, los referidos 25 días quedarian reducidos al tercio o al cuarto, ¡sino a ménos; pero que deducidos o nó, siempre el cobro de ellos seria de todo punto infundado en los hechos e injustificado en el derecho; que siendo esta reclamacion análoga a la núm. 67, se refiere a lo espuesto en la

contestacion de aquella en lo que sea aplicable al caso presente i especialmente en los puntos siguientes: incompetencia del Tribunal para conocer en esta reclamacion por no ser el reclamante súbdito británico i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República; no haber sido justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; falta de comprobacion de los hechos alegados i absoluta irresponsabilidad legal del Gobierno de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos; en conclusión, pide que el Tribunal se sirva declararse incompetente para conocer en esta reclamacion o en subsidio no admitirla o desecharla en todas sus partes. En la réplica se espresa que segun el certificado de incorporacion i declaracion jurada que se acompañan, el buque *Cupica* pertenece a una sociedad anónima inglesa, cuyos miembros son todos súbditos ingleses i que son administradores o jerentes los señores Marshall i en tal carácter don Antonio Roberto Marshall confirió el poder a los señores Williamson, Balfour i Ca. para promover la reclamacion; se refutan en seguida, las argumentaciones de derecho espuestas en la contestacion diciendo que, reconocido por parte del ajente de Chile que el objeto de la negativa para dar zarpe para Iquique, era poner en interdiccion de comerciar con dicho puerto ocupado por el partido hostil al señor Balmaceda, importa ello lo que el Derecho Internacional denomina bloqueo de papel, medida que ningun neutral está obligado a respetar i por consiguiente, tiene derecho a que se le dé libertad para salir de cualquier puerto o para llegar a él; que en vano el señor ajente ha querido disfrazar este bloqueo de papel bajo el nombre de embargo; que el embargo a que se refiere Calvo en el pasaje trascrito por el adversario, es una medida enteramente diversa de la interdiccion de comerciar con Iquique i otros puertos ocupados por el partido revolucionario; que el embargo de que trata Calvo es *Arrêt de Prince*, que él mismo esplica ser una prohibicion momentánea de abandonar el fondeadero o el puerto a virtud de ocurrencias especialísimas; que, por consiguiente, nada tiene de comun el *Arrêt de Prince* con la prohibicion de comerciar con los puertos ocupados por el enemigo, pues, la medida dictada por el señor Balmaceda tenia carácter permanente,

cita a Bello, que espone que una clausura de puertos ocupados por insurjentes, dictada por el Gobierno de Nueva Granada se declaró ilegal por el Gobierno ingles; que esa misma doctrina se ha incorporado en el tratado de comercio i navegacion celebrado por esta potencia con Chile en 4 de Octubre de 1854; que el art. 17 de dicho tratado estipula que en caso de que la clausura haya durado mas de doce dias, se deberá una indemnizacion cumplida a los súbditos de la otra nacion, i que en el caso de la *Cupica* duró 19 dias; que, por consiguiente, dichas estadías tienen que compensarse.

Se acompañan los documentos siguientes: un espediente que contiene la declaracion jurada del reclamante, el contrato de fletamento de la *Cupica*, tres cartas del capitan de esta nave i una de los señores Woodgate, Innes i Ca., consignatarios de la nave, el diario de navegacion i un espediente donde se encuentran los certificados de incorporacion de varias sociedades.

En la dúplica, el agente de Chile diserta largamente sobre el derecho que tuvo el Gobierno, el año de 1891, como belijerante de una guerra civil, para clausurar algunos puertos de la República ocupados por fuerzas del partido contrario, no incurriendo en responsabilidad alguna el Gobierno de Chile por aquellos actos; que, segun los mismos documentos acompañados a la réplica se desprende claramente que no ha habido sino una cuestion de cumplimiento de un contrato de fletamento celebrado entre terceros sin participacion alguna del Gobierno de Chile i que los fletantes o sean los armadores de la *Cupica* en vez de desembarcar oportunamente el cargamento en Iquique lo hicieron con cierto atraso en el puerto peruano de Mollendo; que en tal caso correspondia a los fletadores reclamar el cumplimiento del contrato con indemnizacion de perjuicios, i a los fletantes oponer la escepcion de fuerza mayor, para que probada ésta, la justicia los eximiera de responsabilidad, reservando o no a los fletadores el derecho de repetir contra el verdadero o supuesto causante del daño; que esta doctrina que viene sustentando ha sido aplicada en casos análogos al presente i se refiere a la sentencia dictada por unanimidad por el Tribunal en la reclamacion núm. 5; que insiste en la incompeten-

cia del Tribunal para conocer en esta reclamacion por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República i que ya el Tribunal en caso análogo en la reclamacion núm. 32, aceptó esta escepcion; en conclusion, espone que en la demanda núm. 67, sobre suspension de carguío del buque *Overdale* ha espuesto ya diversas consideraciones aplicables en jeneral a todas las reclamaciones referentes a buques, presentadas por Williamson, Balfour i Ca. i a ellas se refiere; terminando por pedir al Tribunal lo solicitado en la contestacion; i

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Antonio R. Marshall, súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Cupica*, se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *Cupica* se hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del pais, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida, lejítima bajo el punto de vista del Derecho Público interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del pais, no basta

para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Cúpica*;

2 Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exigirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las Partes Contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la «*detencion o clausura esciedere* de seis dias»; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1,768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Cúpica*, cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrel de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el agente del gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1,277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva cuando el evento ha sido previsto en un Tratado Internacional, circunstancia que incide

en el presente caso, que lo contrario daría por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, prescrito por el Derecho Internacional moderno;

Considerando: además, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como también las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavía al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así el bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un país, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurjentes i semejante procedimiento sería violatorio de las leyes de bloqueo» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37. nota de Holtzendorff *Elementos de Derecho Internacional Público*. párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el Presidente Balmaceda con respecto a la barca *Cupica* cae bajo la prescripcion del artículo 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Cupica* en contra del Gobierno de Chile;

Por estos fundamentos los señores árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos en su voto separado recaido en los casos número 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—*CAMILLE JANSSEN.*—*ALFRED ST. JOHN.*

Los infrascritos Arbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—*Camille Janssen.*—*Alfred St. John.*

NOTA DEL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL ARBITRAL I DEL ARBITRO BRITÁNICO ACERCA DE LA NEGATIVA DEL ÁRBITRO CHILENO PARA FIRMAR LAS SENTENCIAS NÚMEROS 75, 76, 77, 79, 81, 85, 88, 89, 91, 92, 93 i 94.

El inciso 1.º del artículo 5.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, dice clara i espresamente que las resoluciones, tanto interlocutorias como definitivas serán libradas por mayoría de votos; del momento, pues, que la mayoría ha espedido una resolucion, hai sentencia, i la minoría no tiene sino que inclinarse ante esta resolucion. Esta prescripcion de la Convencion del 26 de Setiembre de 1893, no hace sino confirmar las opiniones de todos los autores en materia de Derecho Internacional [Bluntschli § 493.—Hefster § 109. Woolsey § 227 nota. Phillimore III, página 4.]

Todos los árbitros están, pues, obligados a firmar las sentencias, sin poder invocar, para abstenerse de cumplir esta formalidad, el hecho de disentir de los fundamentos o de la parte resolutoria de

la sentencia, porque, segun lo dice Bluntschli, «la decision librada por mayoría de votos obliga al Tribunal entero.»

El Reglamento de Procedimiento Arbitral Internacional propuesto por el Instituto de Derecho Internacional, en su artículo 23, dice que «si una minoría se niega a firmar las sentencia, basta la firma de la mayoría, con una declaracion escrita por ella que la minoría se ha negado a firmar.»

Las sentencias libradas en la reclamacion número 76, *Chépica*, i demas análogas, son, pues, definitivas i valederas, aunque el árbitro de Chile haya rehusado firmarlas a pesar de la prescripcion formal del artículo 4.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Dos razones principales, a nuestro sentir, han hecho prescribir esta obligacion de la firma en las convenciones de arbitraje ajustados en estos últimos años. El arbitraje sobre los actos del *Alabama* no contenia esta cláusula relativa a la firma, pero aun cuando Sir Alexander Cockburn haya rehusado firmar la decision librada, a ningun juriconsulto se le ha ocurrido sostener que los árbitros de Jinebra no habian espedido una sentencia perfectamente válida; al consignar la nueva disposicion en las convenciones de Arbitraje, se ha querido evitar que semejante hecho se reproduzca en lo venidero.

Se concibe, en fin, que se exija la firma de todos los miembros del Tribunal Arbitral para constatar que, fuera de la apreciacion personal de los árbitros sobre las cuestiones de hecho o de doctrina, el procedimiento ejercitado por el Tribunal ha sido regular.

No sabríamos, por otra parte, que despues del incidente de Jinebra, que se realizó el 9 de Setiembre de 1872, jamas se hubiese negado un árbitro a firmar una sentencia librada por el Tribunal de que forma parte, cuando la Convencion prescribe que las sentencias sean firmadas por todos los árbitros. La dignidad del árbitro disidente queda a salvo desde el momento que la sentencia declara que ella es obra de la mayoría de cuya opinion no participa el árbitro que se ha apartado de sus colegas.

Desde la publicacion de Sir Alexander Cockburn se han reconocido en efecto al árbitro disidente, la facultad de acompañar a la

sentencia un voto especial en el cual precise los motivos de su dis-sentimiento. Pero no se puede razonablemente sostener que este voto especial debe ser insertado en la sentencia misma o que forme parte integrante de ella lo que es equivalente, pues las sentencias llegarían a ser incoherentes si cada árbitro tuviese el derecho de insertar en ellas sus opiniones personales sobre cada uno de los puntos en litigio. Lo repetimos: una sentencia arbitral es la obra de la mayoría i la minoría está obligada a firmarla, sobre todo cuando la Convencion internacional que ha creado el Tribunal lo prescribe.

El árbitro que se niega a poner su firma al pié de las sentencias libradas por el Tribunal, viola abiertamente la Convencion de Arbitraje. ¿Podría él negarse a firmar bajo el pretexto de ser nula la sentencia?

Nó, porque no tiene facultad alguna para pronunciarse sobre ese punto; es a los Gobiernos signatarios de la Convencion a quienes les toca discutir ese capítulo i resolver por la vía diplomática acerca de la validez o la nulidad de una sentencia dictada por un Tribunal Arbitral.

No tenemos de modo alguno la intencion de reproducir nuevamente los considerandos en que se funda la sentencia librada en el asunto de la barca *Chépica* i que nosotros mantenemos en toda su integridad. Pero, puesto que se podría pretender, sin tener razon, que el Tribunal ha excedido sus poderes, queremos demostrar brevemente i de la manera mas precisa, aunque en nuestra opinion la simple lectura de la sentencia basta para dar esta conviccion, que el Tribunal tenia derecho de pronunciarse sobre la segunda escepcion de incompetencia promovida por el agente del Gobierno chileno, i de resolver si la disposicion del artículo 17 del Tratado de 4 de Octubre de 1854 es o no aplicable al caso presente.

El artículo 5.º de la Convencion del 26 de Setiembre de 1893 dice que el Tribunal decidirá las reclamaciones con arreglo a los principios del Derecho Internacional: ahora este Derecho Internacional comprende el derecho de jentes jeneral i el derecho de jentes especial establecido por los tratados particulares. El Tribunal

Arbitral tiene, pues, a ménos de prohibicion espresa formulada en la Convencion, el derecho de aplicar las estipulaciones de un tratado pactado entre los dos Estados que han constituido el arbitraje cuando sus cláusulas se refieren al caso sometido a su juzgamiento.

«Para dictar su sentencia», dice Calvo, los árbitros deben ajustarse « a los principios del Derecho Internacional existente, aplicando a « las cuestiones debatidas el Derecho Internacional tal como está « establecido entre las partes por los tratados o la costumbre i en « segundo término el Derecho Internacional jeneral.» (Calvo. *Le Droit International Theorique et Pratique* III, § 1,768.)

«El árbitro, dice Merignhac, se preocupará del derecho de jentes « especial establecido entre las partes por los tratados particulares, « o por los preceptos de sus legislaciones internas.» (A. Merignhac. *Traité Theorique et Pratique de l'Arbitrage International*. Paris 1,895, página 290. § 297.)

Ahora, ¿de qué se trata en el caso de que nos ocupamos? De la detencion de un buque en *tiempo de guerra* por las autoridades del Gobierno que, como lo dice el agente del Gobierno de Chile, reviste el carácter de *arrêt de prince* que no es sino una forma del *embargo*.

El Tribunal examina, ante todo, la primera escepcion de incompetencia deducida por el agente chileno, i resuelve que no hai, en efecto, un acto ejecutado *directamente* por las fuerzas de mar i de tierra respecto de la barca *Chépica*. Pero los súbditos británicos tienen incuestionablemente el derecho de invocar los tratados particulares celebrados entre la Gran Bretaña i Chile; ahora bien, el artículo 17 del Tratado de 4 de Octubre de 1854 prevé precisamente—al ménos esta es la opinion de la mayoría del Tribunal—el evento en que se funda la reclamacion de la barca *Chépica*, estipula que cuando en *caso de guerra*, uno de los dos Estados asignatarios decretare el *embargo* o la *clausura jeneral de los puertos*, deberá ciertas indemnizaciones, que se indican, a los buques detenidos; ahora bien, el propietario de la barca *Chépica* sostiene que este buque fué detenido en los puertos de Valparaiso i de Coquimbo estando Chile en guerra civil, i que es notorio que el Go-

bierno, en aquella época, habia declarado cerrado al comercio los puertos del norte del pais.

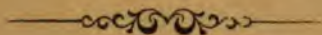
A esta medida de guerra decretada por el Gobierno del Presidente Balmaceda en contra de sus adversarios i que afectaba a todos los buques destinados a los puertos del norte, es aplicable, pues, el artículo 17 del Tratado del 4 de Octubre de 1854, i el Tribunal habria tenido el derecho de juzgar el fondo de la reclamacion si el mismo artículo no hubiese previsto el nombramiento de árbitros especiales encargados; en caso de desacuerdo, de determinar el valor de las indemnizaciones; no le tocaba prorrogar esta jurisdiccion a las partes, i tal es la razon porque se ha declarado incompetente.

El Tribunal, pues, de ninguna manera ha estralimitado sus facultades apreciando si la medida de guerra tomada por el Gobierno de aquella época, i que el propietario de la barca *Chépica* pretende le acarreó perjuicios, caia bajo la aplicacion del Tratado de 1854, i si fuese competente para pronunciarse sobre las indemnizaciones reclamadas.

Un caso casi idéntico ocasionó la sentencia pronunciada por el Tribunal Arbitral, en 15 de Noviembre de 1895, en la reclamacion núm. 34 (*The Nitrate Railways Company Limited*), el Tribunal por una mayoría compuesta de los Arbitros de Béljica i de Chile, despues de haber declarado su incompetencia como consecuencia de una estipulacion especial contenida en los artículos 12 i 15 de los actos de concesion, corroboró esta incompetencia, haciendo notar que el artículo 22 de la concesion de 11 de Julio de 1868 habia previsto la constitucion de una comision de arbitraje; el Tribunal declaró, sin que el Arbitro de Chile, entónces presente, lo hubiera objetado, que en dicha concesion estaba designada, por acuerdo de las partes la jurisdiccion competente para resolver la cuestion, i aun indicó que las obligaciones contraidas por la Compañia de ninguna manera ligaban al Gobierno británico. La mayoría del Tribunal Arbitral no ha procedido de otra manera en la sentencia que pronunció en la reclamacion de la barca *Chépica*: admite la tésis del agente de Chile sobre la apreciacion de los hechos que constituyen un *arret de Prince* o embargo i declara que el punto en litijio

en caso de desacuerdo sobre el monto de las indemnizaciones que deban pagarse corresponde definirlo a los árbitros señalados en el artículo 17 del Tratado de Comercio.

Santiago, 28 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.



RECLAMACION N.º 76

HAROLDO WAKEHAM

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por el señor don Haroldo Wakeham, armador, i uno de los propietarios de la nave *Chépica*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno, respetuosamente decimos.

Nuestro mandante es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la industria de armador, i reside actualmente, como tambien residia a la época de la guerra civil de Chile, en la ciudad de Liverpool. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en dicha contienda. Tampoco ha presentado ante otro tribunal la reclamacion que ahora vamos a promover, ni ha recibido compensacion ni abono por los perjuicios que cobraremos a su nombre.

El *Chépica* fué fletado en Liverpool el 30 de Julio de 1890 para traer un cargamento de mercaderias surtidas a los puertos de Chile que se le designasen. Señaláronsele para la descarga los de Valparaíso i Tocopilla.

La nave arribó a Valparaíso el 28 de Enero de 1891 i procedió a efectuar la descarga de las mercaderias destinadas a este puerto. El 4 de Marzo estuvo concluida esta descarga i el 7 del mismo, despues de haber obtenido el capitan el despacho del buque en el

consulado británico, acudió a la autoridad local para que le permitiese zarpar a Tocopilla, a fin de completar su descarga. Pero se le rehusó despacharlo o darle autorización para salir, a pretexto de que el puerto de Tocopilla, a donde debía dirigirse, estaba en poder de las fuerzas revolucionarias.

La proximidad del invierno, que amenazaba ser, como en efecto fué, muy crudo, hizo temer al capitán que su buque, sujeto como lo estaba con una sola ancla, pudiese correr peligros serios en la rada de Valparaíso. Además, el cargamento destinado a Tocopilla consistía en grandes piezas de maquinaria, colocadas en las vigas del entrepuente, i esta circunstancia haría mas peligrosa la permanencia del barco en la bahía de Valparaíso.

Por este motivo, previo el permiso correspondiente, trasladóse el *Chépica* a Coquimbo, cuyas aguas son tranquilas. Allí arribó el 8 de Mayo i continuó gestionando que se le despachase para Tocopilla. Las autoridades de Coquimbo como las de Valparaíso, se negaron a ello, i al fin permitieron que el buque zarpase para Mollendo. El *Chépica* solo pudo hacerse a la vela de Coquimbo el día 20 de Mayo.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma de un mil trescientas catorce libras dos chelines i ocho peniques esterlinos (£ 1,314-2-8) correspondiente a la detención de la nave durante setenta i siete días, desde el 4 de Marzo hasta el 20 de Mayo de 1891, a razón de 4 peniques diarios por cada tonelada de capacidad, siendo dicha capacidad de 1,024 toneladas netas.

Solicítase el pago de la suma mencionada con intereses legales del 6% anual, desde el 20 de Mayo de 1891 hasta el día de la solución definitiva.

Pídese que oportunamente se abra un término probatorio para justificar los hechos espuestos en el presente memorial, si el Gobierno de Chile negare su efectividad.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso, this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile tiene el honor de contestar el memorial que contiene la reclamacion núm. 76 elevada a nombre de don Haroldo Wakeham.

1 El memorial no cumple con todas las prescripciones del Reglamento. No se indica en él el año en que nació el reclamante; ni se espresa el nombre de las personas que formaron la sociedad de que el señor Wakeham se dice jerente, ni se precisa la cantidad cobrada por razon de intereses. Han dejado, pues, de observarse los arts. III, V i VIII del Reglamento; i en estas condiciones, el reclamante no tiene derecho para ser oido por este Tribunal. Suplico a V. E. que así se sirva declararlo.

2 El poder presentado por don Juan Nicholson es sumamente deficiente para el objeto de representar a don Haroldo Wakeham, i mucho mas lo es para obrar en nombre de las personas a quienes el mismo señor Wakeham pretende representar. Este documento no está suficientemente legalizado i contiene enmendaturas i entre renglonaduras que no aparecen salvadas a la conclusion. El propio nombre del poderdante está escrito sobre otro nombre que ha sido raspado, i del cual quedan claros vestijios. No puede darse el valor de un instrumento auténtico a un documento que adolece de tales informalidades.

Miéntas el memorial espresa que el señor Wakeham es armador

i uno de los propietarios de la barca *Chépica*, sobre la cual versa esta reclamacion, el interesado espone en el poder que solo es jerente *matriculado* [palabra que está entre líneas] de aquel buque i de otros varios; i tan léjos está de considerarse dueño, que ha tenido cuidado de borrar la frase impresa que le atribuía ese carácter.

El señor Wakeham no es, pues, sino un jerente como el mismo se titula, es decir, un administrador o mandatario. ¿Quiénes son los mandantes? Se abstiene de decirlo. ¿Cuál es el poder con que los representa? También se calla acerca de este punto; i sin embargo, procede a otorgar un poder, no en nombre propio, sino en el de aquéllas personas a quienes representa i que se abstiene de designar.

El mandato ha sido conferido a la casa de *Williamson, Balfour i C.^a*, i no se espresa tampoco de donde arranca su existencia esta otra sociedad, ni quiénes la componen, ni cuál de los socios está facultado para usar la firma social. No se puede, por tanto, saber si el señor Nicholson de quien afirma el vice-cónsul inglés en Valparaíso haber puesto la firma que aparece al pié del memorial, tenía o nó la facultad necesaria para usarla.

El poder, además, no ha sido estendido para comparecer ante este Tribunal sino ante los ordinarios de la República con el objeto de cobrar en conformidad a las leyes del país la indemnización que se procura obtener del Gobierno de Chile.

Mas que suficientes son los motivos enunciados para que V. E. sin necesidad de entrar al fondo de la reclamacion, se sirva declarar que la persona que ha firmado el memorial carece de personería; i así lo suplico respetuosamente.

3 Si por este motivo no puede entrarse al juicio, tampoco puede llegarse a él, a causa de la manifiesta incompetencia del Tribunal.

No se comprueba con documento alguno la nacionalidad del señor Wakeham, i ménos la de sus desconocidos representados. Este Tribunal no está llamado a oír i fallar sino las reclamaciones de súbditos británicos; i miéntras los interesados no prueben esta calidad que yo les niego, V. E. no podrá considerarse competente para oírlos.

Tambien es causal de incompetencia la circunstancia de no estar basado este reclamo en actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra, sino en un acto meramente administrativo, como lo es el decreto supremo de 1.º de Abril de 1891, que cerró al comercio diversos puertos de la República en virtud de la facultad que otorga al Poder Ejecutivo el art. 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872. El cumplimiento de ese decreto de carácter jeneral i aplicable a todas las embarcaciones nacionales o extranjeras, no puede ser considerado como una operacion bélica, i mucho ménos puede ser atribuido a las fuerzas de mar i tierra de la República.

V. E. solo está llamado a juzgar las reclamaciones que se funden en actos de esta especie, segun lo espresa el art. 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893. Debe por consiguiente, declarar que la presente no cae bajo su jurisdiccion; i así lo suplico mui respetuosamente.

4 Para comprobacion de los hechos en que se funda la reclamacion se han presentado dos protestas emanadas del capitan del *Chépica* que asegura que las autoridades marítimas de Valparaíso i de Coquimbo se negaron a permitir la salida del buque para el puerto de Tocopilla, adonde iba destinado. Aguardo la prueba que se rinda sobre el particular, ya que aquellos documentos carecen de mérito probatorio como emanados de la parte misma que formula la reclamacion. Entre tanto, no solamente niego la existencia de los hechos; sino tambien el tonelaje que se atribuye al buque, i el valor en que se estiman las estadías. Llamo la atencion de V. E. a la circunstancia de comprenderse en dichas estadías, aun el tiempo que el buque empleó en el viaje de Valparaíso a Coquimbo, puerto intermedio entre el de salida i el del destino del buque. Ese tiempo no podria en ningun caso ser tomado en cuenta para el cobro que se hace. Prescindo de que en el puerto de Coquimbo el buque fué despachado el dia 19, i nó el 20 de Mayo como se afirma en el memorial.

5 A nombre del reclamante se manifiesta creer que el Gobierno de Chile no tuvo derecho para negarse a despachar el *Chépica* con destino al puerto de Tocopilla, o mas bien dicho, que no pudo el Gobierno cerrar para el comercio este último puerto. Por mi parte

sostengo que el reclamante está en un error de derecho, que voy a hacer patente con la esposicion de la doctrina que sobre el particular establecen los tratadistas de Derecho Internacional. Básteme por ahora citar a Calvo, uno de los mas modernos i mas conocidos en Europa i América.

«En caso de perturbaciones civiles o de guerra exterior, dice Calvo, el interes de su defensa o de su seguridad puede colocar a un Estado en la obligacion moral de poner momentánea limitacion a las transacciones comerciales, de paralizar los movimientos de los buques mercantes, i aun de requerir a estos mismos para el transporte de tropas o municiones o para otras operaciones militares. La razon de Estado predomina aquí sobre el interes privado, i legitima el empleo de estas medidas extremas designadas con los nombres de *embargo de príncipe* i de *angaria*. La primera de estas palabras en su acepcion enteramente pacífica, equivale a una interdicion de comercio, por ejemplo, con un puerto bloqueado o en estado de revolucion; se emplea todavia para caracterizar la prohibicion de comunicar con el enemigo o de abandonar un fondeadero ántes de la espiracion de ciertos plazos, a fin de asegurar mejor el secreto de una espedicion naval. La *angaria* se aplica a la requisicion de una nave mercante para un servicio público cualquiera. El derecho de embargo de príncipe i el de angaria forman parte de las prerrogativas de la soberania; pero difieren tanto en su naturaleza como en sus efectos. El primero para ser lejítimo debe ser jeneral, restringido a sus mas estrechos límites i fundado en razones graves: no afecta comunmente sino la responsabilidad moral del Gobierno que lo ejerce. El segundo, al contrario, es esencialmente especial, i en razon de los riesgos i cargas onerosas que impone a la nave que lo soporta, acarrea responsabilidad material i financiera del Estado que, por una necesidad de orden superior, se vé obligado a recurrir a él». (Calvo, *Le Droit International theórique et pratique*, t. III, §. 1277)

Segun esta doctrina que no ha sido puesta en duda, puede el Gobierno de una nacion, sin incurrir en responsabilidad pecuniaria prohibir o impedir por los medios que estan a su alcance, que un buque mercante toque en puertos que se encuentran en poder

de los revolucionarios. No se exige para ello sino que la medida sea de carácter jeneral, lo ménos onerosa posible i fundada en motivos que puedan estimarse como graves. Todos esos caracteres reúne el decreto de 1.º de Abril de 1891, publicado en la página 286 del *Boletín Oficial* de aquel año. En él se dispone que quedan cerrados al comercio diversos puertos del norte de la República, entre ellos el de Tocopilla. El Presidente procedió a dictarla en virtud de una autorizacion de la lei; i las autoridades marítimas obligadas a respetarlo i cumplirlo, habrian obrado legalmente al negarse a despachar el *Chépica* para el puerto de Tocopilla. El Gobierno de Chile no debe por esa causa indemnizacion alguna.

6 Méns todavía puede obligársele al pago de interes por una deuda no reconocida i que por tanto no era líquida ni exigible. Los intereses importan una indemnizacion por la mora, i solo se deben cuando esta existe. En el caso actual no puede sostenerse que el Gobierno de Chile haya estado en mora ni un solo momento. Además, la peticion es inaceptable conforme al Reglamento por que no se ha precisado la cantidad exacta que se cobra.

Ruego a V. E. que en vista de lo espuesto se sirva rechazar la reclamacion en todas sus partes, dado el caso de no ser aceptadas las escepciones previas que he deducido.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Con el *affidavit* o declaracion jurada del señor Wakeham, que acompañamos a este memorial, quedan desvanecidas las alegaciones de forma que el señor agente del Gobierno de Chile ha aducido en la contestacion.

El señor Wakeham espone allí que es el único socio de la firma

S. Wakeham & Son, propietaria de la nave *Chépica*, de la *Gladova* i de la *Quillola*. Ya en otras ocasiones hemos explicado que está autorizado por las leyes inglesas i es de práctica frecuente en aquel pais que una firma social tenga un solo miembro. Ello ocurre cuando por compra, sucesion hereditaria u otro motivo análogo, adquiere uno de los socios el interes de los demas en la sociedad. En tal caso la firma social puede subsistir i aun la subsistencia de ella es una de las condiciones de la reunion de todas las cuotas en una sola mano.

Por manera que, al esponerse en el memorial de la reclamacion que el señor Wakeham es uno de los propietarios de la *Chépica* se incurrió en una equivocacion procedente de la circunstancia de ser una firma social la propietaria de aquella nave; no se sabia entónces que aquella firma tiene un solo miembro.

El señor Wakeham establece tambien en la declaracion que nació en Liverpool el año de 1865, lo cual le dá el carácter de ciudadano ingles por nacimiento. En lo referente a la ciudadanía, la declaracion del señor Wakeham está corroborada por la del notario que autoriza el *affidavit*.

Las escepciones relativas a los defectos que, segun se dice, se advierten en el poder del reclamante, el alcance de éste i el uso de la firma de Williamson, Balfour i C.^a por el señor Nicholson, han sido deducidas invariablemente en las demas reclamaciones en que hemos intervenido; será, pues, ocioso repetir aquí cuanto allá tenemos dicho para manifestar que las alegaciones son completamente infundadas.

Con relacion a la incompetencia de V. E. que se funda en proceder la detencion de la *Chépica* de un acto administrativo i no de una operacion del ejército o de la marina, tambien hemos discutido ámpliamente este punto en varias reclamaciones que traen su orijen de la prohibicion de despachar naves para los puertos ocupados por el partido del Congreso. Hemos dicho que por actos u operaciones de la fuerza de mar o tierra de la República que es la expresion de que se vale la Convencion Anglo-Chilena para determinar la jurisdiccion de V. E., no deben entenderse únicamente los actos u operaciones del Ejército o de la Escuadra, sino tambien de cual-

quiera autoridad administrativa que dispusiera de las fuerzas para hacerse obedecer.

Del mismo modo hemos tambien manifestado en otros casos en cuanto al derecho en que está basada la reclamacion que es un error evidente asimilar la clausura de puertos ocupados por el partido del Congreso, al embargo denominado *arrêt de prince*; i hemos citado la opinion oficial del Gobierno i de los jurisconsultos ingleses acerca del caso concreto i preciso de que se trata, opinion manifestada con motivo de la clausura que el Gobierno de Venezuela dictó respecto de varios puertos ocupados por un partido en revolucion.

Ademas del *affidavit* ya mencionado, acompañamos el contrato de fletamento de la *Chépica*, su diario de navegacion i varias cartas.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

DÚPLICA

Exmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile se ha impuesto del escrito de réplica que se ha presentado a nombre de don Haroldo Wakeham en la reclamacion número 76, i, duplicando por su parte, tiene el honor de esponer lo siguiente:

1 Los señores Williamson, Balfour i C.^a esponen que con la presentacion del *affidavit* que acompañan, quedan subsanados los defectos de que adolece el memorial. Sin embargo, aun cuando en ese documento se consignan datos acerca del lugar i año en que ocurrió el nacimiento del señor Wakeham, no se ha precisado todavía el monto de los intereses que se cobran. En cuanto al hecho de ser este solo caballero el único socio actual de la compañía Wakeham e hijo, no se ha presentado documento que lo compruebe. El *affidavit* tendrá para mi honorable contradictor una autoridad incuestionable; pero yo no puedo estimarlo sino como la declaracion

juramentada que la parte ha prestado fuera de juicio; i, en tal concepto, creo que carece de todo mérito probatorio.

Insisto, por consiguiente, en la primera de las peticiones que formulé en mi contestacion.

2 Las objeciones hechas a la personería del señor Nicholson que ha asumido la representacion del señor Wakeham, permanecen en pié ya que no se alega ninguna razon para desvanecerlas. Al contrario, la intromision al juicio de una tercera entidad de que ántes no se habia hecho mencion, la sociedad Wakeham e Hijo, viene a complicar aun mas esta cuestion. Miéntas el memorial espresa que la reclamacion ha sido hecha en nombre del señor Wakeham, armador i uno de los propietarios de la nave *Chépica* i el poder se ha estendido por ese mismo señor en el carácter de jerente matriculado de la nave, i no de dueño de ella, habiéndose cuidado de borrar la palabra impresa con que se trataba de designar esta última cualidad, el *affidavit* por una parte i el certificado del señor encargado de negocios de S. M. B. por la otra, manifiestan que el señor Wakeham o la sociedad *Wakeham e hijo*, son los verdaderos propietarios del buque. En este conflicto, i en presencia de aseveraciones contradictorias estampadas en documentos diversos pero emanados de la misma parte no se sabe, en realidad, a qué poder atenerse.

La razon social de una compañía se mantiene en Inglaterra despues de la disolucion de ella i hasta que se termina la liquidacion. Entre tanto cada uno de los socios o quienes representan sus derechos conservan su interes en la sociedad, de manera que el hecho solo de negociar bajo la antigua razon social, indica que los negocios no están del todo finiquitados. Debe pues, haber alguna otra persona interesada en la compañía *Wakeham e hijo*; i en tal caso el mandato con que accionan los señores Williamson, Balfour i Ca. es incompleto.

Por esta razon i las alegadas en el punto segundo de mi contestacion, insisto en pedir a V. E. que se sirva dar lugar a la escepcion de falta de personeria que tengo deducida.

3 El reclamante escusa tratar la cuestion de incompetencia del Tribunal, que es otra escepcion dilatoria que he opuesto a la demanda. Se refiere a este respecto a lo que tiene dicho en otras recla-

maciones acerca de lo que debe entenderse por actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República. He manifestado, a mi vez, en las mismas reclamaciones a que se alude, que es erróneo el alcance i significado que el contendor atribuye a aquellas palabras de la Convencion, las cuales fueron correctamente interpretadas por los tribunales anglo-chileno e italo-chileno que funcionaron de 1884 a 1888, i precisamente en sentido contrario al que les supone mi honorable contendor. No volveré tampoco, por mi parte, a renovar la discusion habida sobre esta materia; i, como el mandatario de los reclamantes, me referiré a lo que tengo dicho sobre el particular en las mismas reclamaciones a que él alude.

4 Dejando la comprobacion de los hechos en que se basa la reclamacion a la prueba que habrá de rendirse en el solo caso de no ser aceptadas las escepciones dilatorias, paso a ocuparme en la cuestion de derecho.

Espuse en mi contestacion que la prohibicion impuesta a los buques mercantes de dirigirse a ciertos puertos de la República equivalia a la medida de guerra denominada *embargo de príncipe*; i con la opinion de Calvo manifesté que una medida de este jénero no impone responsabilidad alguna al Gobierno que la lleva a efecto.

El contendor rehuye la discusion en ese terreno que es el lejítimo i natural para asilarse en otro que le parece ventajoso para obtener la victoria. No se trata, dice, de un embargo de príncipe; lo que se propuso el Gobierno del Presidente Balmaceda fué llevar a efecto un bloqueo ficticio de toda la costa del norte de la República, bloqueo que el Derecho de Jentes desconoce i que no hai obligacion de respetar. Tal es la defensa que se formula en la réplica de la reclamacion núm 75 i a la cual alude en el escrito a que estoi respondiendo.

Por mas que busco en la medida decretada por el señor Balmaceda las circunstancias que caracterizan un bloqueo real o ficticio, no alcanzo a percibirlas.

«El bloqueo, segun Fauchille, es una medida de guerra que consiste en cercar un puerto o una porcion de costa por medio de fuerzas navales permanentes, de tal manera que se impida toda

comunicacion i principalmente todo comercio con el exterior por la via del mar», (Fauchille, *Le Blocus Maritime, Introduction.*)

El bloqueo tiene por objeto impedir el comercio i cerrar la comunicacion marítima para un puerto o una estension de costa. Cuando se pretende llevar a efecto esta medida sin disponer de la fuerza necesaria para su ejecucion, se dice que ella no importa sino un bloqueo de papel, que no obliga a los neutrales. Un decreto espedido por el Gobierno en virtud de las facultades que le están conferidas por la lei, i que tiene por objeto cerrar al comercio uno o mas puertos de la República está mui lejos de constituir un bloqueo real o ficticio. El Gobierno de una Nacion ejerce jurisdiccion dentro de su propio territorio, i la medida de cerrar uno o muchos puertos al comercio, es una medida de carácter interno que no tiene por objeto bloquear o impedir la comunicacion de esos puertos con el exterior. La prohibicion especial para despachar una nave para tal o cual puerto ocupado por el enemigo, no tiene por objeto impedir que este se comuniquen con el exterior, sino solo evitar que se provea de los elementos que necesita para continuar la guerra o que se le trasmitan noticias que convenga no hacer llegar a su conocimiento.

Creo que hasta hoy a nadie se habrá ocurrido sostener que la detencion de un buque o la negativa para despacharlo a un puerto enemigo, se asimila al bloqueo, i ménos que sea ella misma una manera de bloquear. El bloqueo se establece bajo la sancion de que la nave que lo burle será confiscada; i a la barca *Chépica* no se impuso una sancion semejante. Mas todavia; es un hecho que el Gobierno del señor Balmaceda no impuso esa sancion a ninguna nave de comercio que tocara en los puertos ocupados por sus adversarios; i que jamas intentó llevar a cabo confiscacion alguna por este motivo, habiéndose recibido i despachado en los puertos del sur a muchas naves que procedian de los puertos del norte, como ha tenido ocasion de verlo V. E. en varias reclamaciones, por ejemplo, en la relativa al *Mount Tabor*.

La medida jeneral adoptada por el señor Balmaceda i la particular de que fué objeto la barca *Chépica*, no constituyen un bloqueo, por faltarle las condiciones esenciales a todo bloqueo, aun sin

tomar en cuenta la efectividad; porque jamas tuvo aquel Gobierno la intencion de bloquear; i porque no usó tampoco una sola vez la palabra *bloqueo* en los decretos o medidas jenerales o especiales con que procuró cortar las relaciones entre los puertos ocupados por el enemigo i aquellos en que él mismo dominaba. El supuesto bloqueo es una novedad que por primera vez se ha visto descubierta i sostenida en la réplica de la reclamacion núm. 75, que es donde se ha buscado este orijinal sistema de defensa.

En cambio, todas las condiciones que lleva consigo el llamado en Derecho de Jentes *embargo* o *arrêt de prince*, existen en el hecho que es materia de esta reclamacion. Heffter enumera entre las medidas de guerra el embargo i el bloqueo. «El embargo, dice, es un acto conservatorio o preparatorio, que consiste en detener provisionalmente las embarcaciones que se encuentren en los puertos o en los mares interiores de un territorio a fin de impedir su salida. Esta invencion es de oríjen británico i ha pasado sucesivamente a las leyes i costumbres de las otras naciones.» (Heffter, *Derecho Internacional público de Europa*, § 111.)

El mismo autor reconoce el perfecto derecho con que un Estado puede imponer restricciones al comercio a fin de impedir que el enemigo se provea de los medios de continuar la guerra. Si así no se hiciese, i si el comercio se creyese completamente desligado de todo deber respecto de los belijerantes, llegaría, continúa Heffter, «a dictar leyes a los gobiernos, i con su espíritu mezquino i esclusivo, ahogaria muchos elementos jenerosos. Perjudicaría principalmente a las operaciones de los belijerantes, i prestaria cierto color equívoco a las posiciones mas claramente definidas.» (Obra citada § 123.)

En mi contestacion espuse la doctrina de Calvo perfectamente conforme a la anterior, i puedo añadir ahora la de Bonfils i Perels. «La clausura de puertos de guerra o de comercio, dice este último autor, efectuada por el mismo Estado a que pertenecen, es de todo punto diversa del bloqueo en el sentido espuesto en el § 48. Esta medida es perfectamente lícita, o bien tiene el carácter de un embargo jeneral, que consiste en el hecho de retener en un puerto los buques neutrales i todos los demas, o bien tiene por objeto,

en vista de ciertas operaciones de guerra, impedir que un navío entre o salga de un puerto.»

«La clausura de los puertos, agrega mas adelante, cualesquiera que sean su objeto i los medios empleados para realizarla, no podria tener las consecuencias del bloqueo, cuyo carácter tampoco tiene». (Perels, *Manuel de Droit Maritime International*, 2.^a parte, secc. 4.^a, § 310; Bonfils, *Manuel de Droit International Public*, § 328).

Calvo, como los demas autores, sostiene que este embargo o detencion de buques, no impone al Estado que lo efectúa sino una responsabilidad meramente moral. I nótese que la medida tiene un carácter infinitamente mas gravoso que la impuesta al buque *Chépica*. Este buque no fué en realidad objeto de una detencion absoluta, como la de cualquier *embargo* o *arrêt de prince*; porque mientras este envuelve una prohibicion completa de salir del puerto, al *Chépica* no se le prohibia la salida, sino que únicamente se le negaba el despacho para puertos ocupados por el enemigo, i nó para cualquiera otro puerto chileno o extranjero. La verdad del caso es que la prohibicion de llegar a Tocopilla no podia hacerse efectiva, i que en efecto fué impunemente burlada por la *Chépica*, puesto que despachada para Mollendo en el mes de Mayo, se dirijió, no a ese puerto, sino al de Tocopilla, donde se encontraba cargando salitre en el mes de Junio siguiente, segun consta de documentos que el ministro de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña publicó en el Libro Azul de 1892 i se hallan en sus páginas 145, 151 i 152. El capitan Williams espresa en su carta de 1.^o de Junio que habiendo salido de Coquimbo el 20 de Mayo llegó a Tocopilla el dia 27 del mismo. La negativa para despachar el *Chépica* al puerto de Tocopilla podria, en el peor de los casos, asimilarse al hecho contemplado en el artículo 17 del Tratado celebrado entre el Gobierno de Chile i el de la Gran Bretaña con fecha 4 de Octubre de 1854; en efecto Calvo i Bonfils citan como ejemplo de *embargo* o *arrêt de prince* la disposicion que sobre esta materia consigna el tratado celebrado entre Chile i Francia con fecha 30 de Junio de 1851, cuyo artículo 3.^o es en el fondo exactamente igual al 17 del tratado anglo-chileno.

Segun esa estipulacion, en el caso de dictarse un embargo o clausura jeneral de puertos de una nacion, es cosa convenida que si la detencion de los buques no durase mas de seis dias, no se deberia indemnizacion alguna a los perjudicados con esta medida, i no se deberian desde el dia séptimo hasta el duodécimo sino los gastos de salarios i sustento de las tripulaciones; i solo habria obligacion de conceder una indemnizacion completa por el tiempo de detencion que escediera de doce dias. Aplicando esa disposicion al presente reclamo, seria nesasario reducir de los setenta i siete dias que dicen los reclamantes haber durado la detencion: 1.º los seis dias en que no se deberia ninguna indemnizacion; 2.º los otros seis en que solo se deberia el pago de salario i manutencion de la tripulacion debidamente comprobados; 3.º el tiempo empleado por el buque en dirijirse desde Valparaiso a Coquimbo, tiempo que de todas maneras tenia que emplear dirijiéndose directamente a Tocopilla; i 4.º el tiempo que el buque demoró en salir de Coquimbo despues que obtuvo el decreto que le permitia zarpar para Mollendo. En su carta del 9 de Mayo el capitan del *Chépica* espresa que se encuentra fondeado en el puerto de Talcahuano; pero estimo que esto será un error de la traduccion, tanto porque la carta está fechada en Coquimbo, cuanto porque el testo ingles habla de este último puerto, i no del de Talcahuano. El viaje de Valparaiso a Coquimbo parece haber durado desde el 4 al 8 de Mayo segun se espresa en la misma carta. Cualquiera error a este respecto seria fácil de rectificar inspeccionando los libros de las aduanas de Valparaiso i Coquimbo. En esta última se encontrará tambien el dato referente a la fecha en que el buque fué despachado para Mollendo.

Por mi parte considero, sin embargo, que V. E. no puede fallar esta cuestion en conformidad al art. 17 del tratado de 4 de Octubre de 1854, sino a lo mas con arreglo al principio de Derecho Internacional que Calvo reconoce en el lugar que tengo citado, i segun el cual no afecta al Gobierno de Chile por este hecho, sino una responsabilidad meramente moral. En efecto, la estipulacion del mencionado art. 17 se celebró para el caso de clausura jeneral de puertos, i no puede estimarse tal la negativa para despachar el *Chépica* a un puerto dado que fué el de Tocopilla. El decreto

mismo dictado por el Gobierno del señor Balmaceda con fecha 30 de Abril, no declaró cerrados al comercio sino ciertos puertos del Norte de la República; i no puede por consiguiente sostenerse que el decreto se refiera a un embargo o clausura jeneral de puertos.

Ademas, en el inciso 2.º del mismo artículo se determinó que la indemnizacion, si no llegaba a arreglarse amigablemente, seria fijada por dos árbitros, nombrados uno por cada parte; i en caso de desavenencia de estos, por un tercero en discordia nombrado en último término por un Gobierno de una nacion amiga.

No habiendo sido la negativa para el despacho del buque un acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República, el negocio no está sometido a la jurisdiccion de V. E. como lo tengo espuesto en mi contestacion. El conocimiento de él habrá de ser sometido al tribunal especial indicado en el art. 17 del tratado, a menos que los Gobiernos respectivos tuviesen a bien prorrogar la jurisdiccion conferida a V. E. por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Por estas consideraciones, aguardo que V. E. dé lugar a alguno de los artículos previos; o en subsidio se sirva rechazar esta reclamacion.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

PRESENTACION DEL AJENTE DE CHILE

Excmo. Señor:

Despues de puestas en tabla para el sábado último las reclamaciones núms. 76 i 88 relativas a supuesta detencion de los buques *Chépica* i *Gladova*, fué reformada la tabla i eliminadas de ella las antedichas reclamaciones. Hoy se ha presentado por el señor agente británico un legajo de papeles referentes en su mayor parte a las

mismas reclamaciones, i V. E. ha ordenado se ágreguen a sus antecedentes con citacion mia.

Esta citacion me da el derecho de oponerme a que se lleve a efecto esa agregacion, a ménos de que los documentos se completen con los antecedentes que les faltan i a que ellos mismos se refieren. El Reglamento ordena en su art. I que se acompañen con el memorial todos los documentos i piezas justificativas de la reclamacion, i el art. X autoriza para presentar nuevos documentos en el escrito de réplica. En ninguna parte faculta al reclamante para presentar otros documentos despues de este último escrito i se comprende fácilmente que el Reglamento, como cualquiera lei de procedimiento, se haya propuesto limitar el debate escrito a la demanda, contestacion, réplica i dúplica. El señor ajente británico prescinde, sin embargo, de las disposiciones reglamentarias i se permite presentar nuevos documentos despues de cerrado el debate judicial.

Los que ahora exhibe son cartas dirigidas por los señores Williamson, Balfour i Ca. al señor ministro residente de S. M. B. pero se abstiene de presentar las contestaciones recibidas de este respetable funcionario, apesar de que a ellas se hace referencia en algunas de las cartas presentadas; i por mi parte estimo indispensable que V. E. conozca las respuestas que el honorable señor Kennedy dió a las cartas que se exhiben.

En una de éstas, que me he permitido marcar con la letra A, se dice que el caso del buque *Chépica* fué arreglado con el Ministerio de Relaciones Exteriores. Ese arreglo puede influir considerablemente en el éxito de la reclamacion referente a aquel buque, i es indispensable conocer los términos en que fué celebrado.

No tendria embarazo el ajente del Gobierno de Chile para que se agregasen a sus antecedentes los documentos que a última hora han sido presentados; pero exige naturalmente que ellos se completen para poder apreciar con pleno conocimiento de causa el mérito que tengan.

Suplico, en consecuencia, al Excmo. Tribunal que se sirva mandar que junto con las cartas al señor Kennedy se presenten las contestaciones recibidas de este distinguido diplomático i una

copia del arreglo celebrado con el Gobierno de Chile referente al buque *Chépica*. En caso contrario, pido a V. E. que no se tomen en cuenta los papeles acompañados, en la vista i resolucion de las causas a que se refieren.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895

Santiago, Noviembre 22 de 1895.—Como se pide.—(Firmado).
- CAMILLE JANSSEN.—(Firmado).—LUIS ALDUNATE.—(Firmado)—
ALFRED ST. JOHN.

Proveido por el Excmo. Tribunal en 22 de Noviembre de 1895.
[Firmado]—*Diego Armstrong*, secretario.

SENTENCIA

Willamson, Balfour i C.^{ta}, por el señor Harold Wakeham, armador i uno de los dueños de la nave *Chépica*, reclama del Gobierno de Chile 1,314 libras esterlinas 2 chelines 8 peniques, correspondientes a la detencion de la nave durante 77 dias, mas intereses sobre esta suma, de 6 por ciento anuales, devengados desde el 20 de Mayo de 1891 hasta el dia del pago.

El memorialista espone: que el buque *Chépica* fué fletado en Liverpool el 30 de Julio de 1890 para traer un cargamento de mercaderías surtidas a los puertos de Chile que se le designasen; que se le señalaron para dicho efecto los puertos de Valparaiso i Tocopilla; que la nave llegó a Valparaiso el 28 de Enero de 1891 i procedió a efectuar la descarga de las mercaderías destinadas a ese puerto; que el 4 de Marzo estuvo concluida esa descarga, i el 7 del mismo, despues de haber obtenido el capitan el despacho del bu-

que en el Consulado británico, acudió a la autoridad local para que le permitiera zarpar para Tocopilla, a fin de completar su descarga, pero que se le rehusó despacharlo o darle autorización para salir, a pretexto de que el puerto de Tocopilla, a donde debía dirigirse, estaba en poder de las fuerzas revolucionarias; que la proximidad del invierno que amenazaba a ser, como en efecto fué, muy crudo, hizo temer al capitán que su buque, sujeto, como estaba, con una sola ancla, pudiese correr peligros serios en la rada de Valparaíso; que, además, la calidad del cargamento destinado a Tocopilla i que estaba todavía a bordo hacía mas peligrosa la permanencia de la nave en Valparaíso; que por este motivo, previo el permiso correspondiente, trasladóse la barca *Chépica* a Coquimbo, puerto mas abrigado; que en Coquimbo gestionó tambien para que se le despachara para Tocopilla, pero que las autoridades de allí le denegaron asimismo su solicitud i al fin permitieron que el buque zarpara para Mollendo, lo que pudo efectuar el 20 de Mayo; que en vista de lo espuesto cobra al Gobierno de Chile las sumas ya indicadas.

Se acompaña con el memorial un poder otorgado por el señor Harold Wakeham, en su carácter de jereñte de los buques *Quillota*, *Chépica* i *Gladova*, ante notario público de Liverpool en 23 de Febrero de 1894, a favor de los señores Williamson Balfour i C.^a para demandar al Gobierno de Chile por la suma de 3,222 libras 14 chelines 10 peniques, con los correspondientes intereses, costas i gastos incurridos por la detencion de dichas naves en Valparaíso, Coquimbo, Iquique i Talcahuano, en los meses de Febrero, Marzo, Abril i Junio de 1891; dos protestas hechas ante los respectivos cónsules de S. M. B. en Valparaíso i Coquimbo en 19 de Marzo i 18 de Mayo por el capitán del buque *Chépica* en razon de las negativas de las autoridades de esas localidades para darle zarpe para Tocopilla, i hace responsable al Gobierno de Chile por los perjuicios consiguientes.

El ajente del Gobierno de Chile, desde luego, pide se declare inadmisibile el memorial, pues no se observan en él las prescripciones de los artículos III, V i VIII del Reglamento; opone la escepcion de falta de personería del firmante del memorial, pues ni el otorgan-

te tiene suficiente carácter para conferirle el poder, ni la forma del poder es correcta, ni el firmante ha justificado su carácter para representar a los señores mandatarios; que todavía el Tribunal es incompetente para conocer de la reclamacion, pues ni el reclamante ha probado su nacionalidad, ni está basada aquella en acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República, sino en un acto meramente administrativo, como lo es el decreto de 1.º de Abril de 1891, que cerró al comercio diversos puertos de la República a virtud de la facultad que otorga al Poder Ejecutivo el artículo 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872; que, por consiguiente, segun el artículo 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, no cae el presente caso bajo la jurisdiccion del Tribunal; que para comprobar los hechos en que se funda la reclamacion se acompañan dos protestas emanadas del capitan, que asegura que las autoridades marítimas de Valparaiso i Coquimbo se negaron a permitir la salida del buque para el puerto de Tocopilla, a donde iba destinado; que estas protestas carecen de mérito probatorio por ser *ex-parte* i que niega el hecho; que niega tambien el tonelaje i el valor en que se estiman las estadias; que el reclamante manifiesta creer que el Gobierno no tuvo derecho para negarse a despachar el *Chépica* con destino a Tocopilla, o mas bien dicho, que el Gobierno no pudo cerrar al comercio este puerto; que este es un error de derecho i que le basta para confirmarlo citar a Calvo, que dice así: «En caso de perturbaciones civiles o de guerra exterior, el interes de su defensa i de su seguridad puede colocar a un Estado en obligacion moral de poner momentánea limitacion a las transacciones comerciales, de paralizar los movimientos de los buques mercantes, i aun para requerir a estos mismos para el trasporte de tropas o municiones o para otras operaciones militares. La razon de Estado predomina aquí sobre el interes privado, i lejitima el empleo de estas medidas extremas designadas con los nombres de *embargo de príncipe* i de *angaria*. La primera de estas palabras, en su acepcion enteramente pacífica, equivale a una interdiccion de comercio, por ejemplo, con un puerto bloqueado o en estado de revolucion; se emplea todavía para caracterizar la prohibicion de comunicar con el enemigo o de abandonar un fondeadero ántes de

la espiracion de ciertos plazos para asegurar mejor el secreto de una espedicion naval. La *angaria* se aplica a la requisicion de una nave mercante para un servicio público cualquiera. El derecho de embargo de príncipe i el de *angaria* forman parte de las prerogativas de la soberanía; pero difieren tanto en su naturaleza como en sus efectos. El primero, para ser lejítimo, debe ser jeneral, restringido a sus mas estrechos límites i fundado en razones graves, no afecta comunmente sino la responsabilidad moral del Gobierno que lo ejerce. El segundo, al contrario, es esencialmente especial, i en razon de los riesgos i cargas onerosas que impone a la nave que lo soporte, acarrea responsabilidad material i financiera del Estado que, por una necesidad de orden superior, se ve condenado a recurrir a él.» (Calvo, *Le Droit International théorique et pratique*, t. III, sec. 1,277); que segun esta doctrina puede el Gobierno de una nacion, sin incurrir en responsabilidad pecuniaria alguna, prohibir o impedir por los medios que esten a su alcance que un buque toque en puertos que se encuentren en poder de revolucionarios; que lo único que se exige es que la medida sea de carácter jeneral, lo ménos onerosa posible i fundada en motivos graves, que el decreto de 1.º de Abril de 1891 reúne todos esos caracteres; que el Presidente procedió a dictarlo en virtud de una autorizacion de la lei; que por esta causa no debe el Gobierno de Chile indemnizacion alguna i que, por consiguiente, debe rechazarse esta reclamacion, dado caso que no se aceptaran las escepciones previas.

En la réplica se espresa que con los documentos que con ella se acompañan, a saber: una declaracion del reclamante, prestada bajo juramento ante notario público en Liverpool, en que afirma ser ciertos los hechos relatados en el memorial i declara el lugar de su nacimiento i su calidad de único dueño de la barca *Chépica*, i con las esplicaciones sobre el poder, quedan destruidas las escepciones por irregularidad del memorial, sobre falta de personería del firmante de la demanda, como asimismo la escepcion de incompetencia por falta de comprobacion de la calidad de súbdito ingles del reclamante; que respecto de la incompetencia del Tribunal por considerar el ajente de Chile que la detencion del buque *Chépica*

es un acto administrativo i no una operacion del ejército o de la marina; que ya este punto se ha discutido ámpliamente en otras reclamaciones i que se ha manifestado por los memorialistas que por «actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República», que es la espresion de que se vale la Convencion-anglo-chilena para determinar la jurisdiccion del Tribunal, no debe entenderse únicamente los actos u operaciones del ejército o de la escuadra, sino tambien los de cualquiera autoridad administrativa que dispusiera de la fuerza para hacerse obedecer; que tambien ha manifestado el memorialista, en otros casos, que es un error asimilar la clausura de puertos ocupados por el partido del Congreso al embargo denominado *Arrêt de Prince* i que ha citado la opinion del Gobierno ingles i de jurisconsultos británicos que se produjo con motivo de la clausura que el Gobierno de Venezuela dictó de varios puertos ocupados por un partido en revolucion.

Se presentan tambien con la réplica el contrato de fletamento de la *Chépica*, su Diario de Navegacion i varias cartas.

En la dúplica se niega todo valor probatorio a los documentos acompañados i se insiste en las alegaciones i escepciones puestas al memorial i a la personería del firmante de la demanda; se afirma que es erróneo el alcance que se atribuye de contrario a las palabras de «actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra» de la Convencion; que ya los Tribunales Arbitrales Anglo-chileno e Italo-chileno de 1884 a 1888 fijaron la intelijencia a esa frase, que fué en un sentido enteramente opuesto al que se estampa en la réplica; se insiste en que se trata de un embargo de príncipe i que el argumento de la reclamacion número 75, que se reproduce en la presente, de que el Gobierno del señor Balmaceda se propuso llevar a efecto un bloqueo ficticio de toda la costa del norte de la República, es algo verdaderamente insostenible, pues en la medida decretada por el señor Balmaceda por mas que se examine, no se perciben las circunstancias que caracterizan un bloqueo; que la prohibicion especial para despachar una nave para tal o cual puerto ocupado por el enemigo no tiene por objeto impedir que éste comunique con el exterior, sino solo evitar que se provea de elementos que necesita para continuar la guerra o que se trasmitan noticias que

no convenga se sepan; que cree que hasta la fecha a nadie se le habrá ocurrido sostener que la detencion de un buque o la negativa para despacharlo a un puerto enemigo se asimile al bloqueo i ménos que sea ella misma una manera de bloquear; que el bloqueo se establece bajo la sancion de que la nave que lo burle sea confiscada, i a la barca *Chépica* no se le impuso sancion semejante; mas todavía, no se impuso sancion a ninguna nave de comercio que tocara en los puertos ocupados por sus adversarios; que no sabe dónde se ha buscado esta clase orijinalísima de bloqueo; que además de la cita que se hizo de Calvo, en la contestacion se agregará la de Bonfils i Perels, que dicen: «La clausura de puertos de guerra o de comercio, dice este último autor, efectuada por el mismo Estado a que pertenecen, es de todo punto diversa del bloqueo en el sentido espuesto en el párrafo 48. Esta medida es perfectamente lícita, o bien tiene el carácter de un embargo jeneral, que consiste en el hecho de retener en un puerto los buques neutrales i todos los demas, o bien tiene por objeto, en vista de ciertas operaciones de guerra, impedir que un navio entre o salga de un puerto. La clausura de los puertos, agrega mas adelante, cualquiera que sea su objeto i los medios empleados para realizarla, no podria tener las consecuencias del bloqueo, cuyo carácter tampoco tienen.» (Perels, *Manuel de Droit Maritime International*, 2.^a parte, sec. 4.^a, § 310. —Bonfils, *Manuel de Droit International Public*, § 328); que la *Chépica* no fué en realidad objeto de una detencion absoluta siquiera, porque mientras esto importa una prohibicion completa de salir del puerto, al *Chépica* no se le prohibió la salida, sino que únicamente se le negaba el despacho para puertos ocupados por el enemigo i no para otro puerto chileno o extranjero; que tan ineficaz era aun aquella negativa que en el mes de Mayo fué despachado el buque para Mollendo i no se dirigió a este puerto sino a Tocopilla, segun consta de documentos publicados en el *Libro Azul* de la Gran Bretaña; que la negativa para despachar el *Chépica* al puerto de Tocopilla podria, en el peor de los casos, asimilarse al hecho contemplado en el artículo 17 del Tratado de Comercio i Navegacion celebrado entre la Gran Bretaña i Chile en 4 de Octubre de 1854; que, en efecto, Calvo i Bonfils citan como ejem-

plo de *embargo* o *arrêt de prince* la disposicion del Tratado celebrado entre Chile i Francia, cuyo artículo 3.º es en el fondo igual al 17 del Tratado Anglo-chileno; que, sin embargo, no considera que el Tribunal pueda fallar esta cuestion en conformidad al artículo 17 del Tratado de 4 de Octubre de 1854, pues ésta se refiere a clausura jeneral de puertos i no puede estimarse tal negativa para despachar el *Chépica* a un puerto dado, el de Tocopilla; que el mismo decreto del señor Balmaceda de 1.º de Abril, no declaró cerrados sino ciertos puertos del norte de la República, i no puede, por consiguiente, sostenerse que el decreto se refiere a un embargo o clausura jeneral de puertos; que, ademas, en el inciso segundo del mismo artículo se determinó que la indemnizacion, si no llegaba a arreglarse amigablemente, seria fijada por dos árbitros, i caso de desavenencia de éstos, por un tercero en discordia nombrado, en último término, por un Gobierno amigo; que no habiendo sido la negativa para despacho de un buque «un acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República», el negocio no está sometido a la jurisdiccion de este Tribunal sino del especial indicado en el artículo 17 del Tratado, a ménos que los Gobiernos respectivos tuviesen a bien prorrogar la jurisdiccion conferida a este Tribunal por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893; termina pidiendo que se dé lugar a las escepciones previas i en subsidio se rechace la reclamacion; i

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Harold Wakeham, súbdito británico, armador propietario de la barca *Chépica*, se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893 no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino «las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año.»

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *Chépica* se hiciera a la vela para Tocopilla el 7 de Marzo de 1891, porque este puerto

estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno *de jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República «*a cerrar, temporalmente, uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias esstraordinarias así lo requieran*»; que semejante medida dictada por razon de urjencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891, que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte, desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del derecho público interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno *de jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Chépica*;

Considerando: que el artículo 17 de Tratado de Amistad, Comercio i Navegacion pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra i por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se dictare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion* o *clausura* excediere de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar sus puertos en caso de guerra, pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris 1895, páj.

289, Calvo: *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, Vol. III, § 1768);

Considerando que la medida ejercitada por el Gobierno del Presidente Balmaceda respecto de la barca *Chépica*, cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *arrêt de prince*, que no es sino una de las formas del *embargo* como lo reconoce el agente del Gobierno de Chile, (Calvo, *Derecho Internacional III*, párrafo 1,277, Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris, 1886, páj. 118), que si el Gobierno tiene el derecho en tiempo de guerra i en el interes de su propia defensa para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, en ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia, hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el *bloqueo ficticio* o *bloqueo de papel*, proscrito por el Derecho Internacional moderno;

Considerando, ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891 promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urgencia del caso, declara clausurados al comercio los ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavía al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza

para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos, i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueos». (W. E. Hall, *A. Treatise on Internacional Law*,—Oxford, 1890, páj. 37.—Nota de Holtzendorff—*Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando, que si la medida tomada por el Presidente Balmaceda con respecto a la barca *Chépica* cae bajo la prescripcion del artículo 17 del tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Chépica* en contra del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, se declara incompetente para conocer de la presente reclamacion, espresando el árbitro de Chile que no acepta, por las razones consignadas en su voto especial, el segundo capítulo en que esta resolucion funda tambien la incompetencia del Tribunal.—Santiago, 12 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN—ALFREDO ST. JOHN.

Los infrascritos, árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, declararon que habiendo solicitado en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho señor árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFREDO ST. JOHN.

FUNDAMENTOS DE LA DECLARACION DE INCOMPETENCIA ACEPTADA POR
EL ARBITRO DE CHILE EN LA RECLAMACION NÚM. 76.

El árbitro de Chile suscribe el presente fallo, ya porque acepta el sentido literal de su parte resolutive, ya, sobre todo, porque a ello le obliga lo estatuido en el inciso 3.º, artículo 5.º del pacto de 26 de Setiembre de 1893

Piensa, sin embargo, el infrascrito, que esta resolucion excede a las exigencias de la causa e invade el campo de la accion diplomática.

Se trata sencillamente en este caso de resolver si el Gobierno de Chile puede ser declarado responsable de ciertos pretendido daños, que se dicen causados al memorialista, por haberse negado las autoridades administrativas del pais, en el período mas agudo de la revolucion de 1891, a despachar la barca *Chépica* de Valparaiso a Tocopilla.

El Presidente de la República, en uso de la facultad que le otorga el artículo 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872, dictó el supremo decreto de 1.º de Abril de 1891, por el cual se cerraron transitoriamente al comercio, *cinco* puertos del litoral ocupado por las fuerzas i autoridades revolucionarias.

Los armadores de la barca inglesa *Chépica* se dicen perjudicados por ese *acto administrativo*.

Pretenden, en seguida, que este Tribunal es hábil para conocer de sus quejas i declarar el resarcimiento de sus daños, que estiman en la suma de 1,314 libras esterlinas 2 chelines 8 peniques.

El Tribunal se hallaba, por lo tanto, en el caso de aceptar la demanda, si la creia justificada i probada, o de rechazarla si no era del resorte de su jurisdiccion o no la estimaba con apoyo en los principios, en las prácticas o en la jurisprudencia internacional.

El presente fallo va mucho mas allá de estos límites que encierran nuestra esfera de accion.

Reconócese el Tribunal *incompetente* para resolver sobre la validez i correccion de los actos de *autoridades administrativas del*

pais, pero en lugar de limitarse a declarar su incompetencia, entra de lleno a comentar i fijar el sentido que, a juicio de la mayoría de de sus miembros, debe atribuirse al Tratado de Comercio i Navegacion ajustado entre la Gran Bretaña i Chile en 4 de Octubre de 1854.

No es fácil darse cuenta de cual pudiera ser el propósito útil que envuelvan estas declaraciones incorporadas a un fallo que debería ser concreto i limitado al punto pertinente que resuelve.

Prescindiendo, por el momento, del mérito o fundamento legal de esta reclamacion, es manifiesto que si este Tribunal fué creado única i esclusivamente, (artículo 1.º de la Convencion de 28 de Setiembre de 1893) para decidir los reclamos a que dieran oríjen «los actos i operaciones *ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República*, entre el 7 de Enero i 28 de Agosto de 1891», no era dable que se creyese con facultades para resolver si la lei chilena de 24 de Diciembre de 1872 o el supremo decreto de 1.º de Abril de 1891, infrinjian los preceptos de Derecho Internacional o se ajustaban a ellos.

Vióse, pues, el Tribunal compelido a reconocer su radical incompetencia para resolver en materias de este linaje estrañas en absoluto a su jurisdiccion escepcional.

Por lo tanto, su fallo debió limitarse a esta declaracion i terminar con ella.

Ha querido, entre tanto, el Tribunal ayanzar apreciaciones que, en concepto del infrascrito, salen de la esfera de su cometido, rompen la unidad de la sentencia i pugnan, a mayor abundamiento, con los principios del derecho a la vez que con la letra i el espíritu del Tratado de 1854.

Será fácil demostrar esta triple afirmacion.

El Tribunal ha salido de la esfera de su cometido i ha roto la unidad de la sentencia, porque despues de declararse incompetente, cómo lo ha hecho en multiplicadas ocasiones anteriores, para decidir sobre la correccion o incorreccion de *actos administrativos*; no podia, dentro de las mas elementales nociones de derecho, entrar a conocer del fondo de la materia debatida.

Por su naturaleza, la escepcion de incompetencia es de carácter

previo, i, una vez admitida, debe el juez abstenerse del conocimiento de la causa.

Tribunal competente i Tribunal sin jurisdiccion son términos sinónimos i no se concibe que sin jurisdiccion pueda entrar un juez en la apreciacion de los elementos de hecho o de derecho que hai en juego en el fondo del litijio.

Es esto, no obstante, lo que hace el presente fallo.

Reconoce i demuestra incontrovertiblemente en sus tres primeros considerandos, que el caso de la *Chépica* no es de su resorte jurisdiccional, porque los decretos administrativos de los cuales emana el reclamo, no son manifiestamente «actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República», únicos que se halla habilitado para juzgar dentro de los términos por demas esplicitos e interjiversables de la Convencion de 1893;

Era, por tanto, consecuencia forzosa e ineludible de tales premisas que, hecho este reconocimiento, el fallo terminase enviando a las partes a ventilar sus derechos ante quien correspondiere.

Entre tanto, léjos de armonizarse la declaracion de incompetencia con la cual termina esta resolucion, con sus efectos jurídicos mas notorios e inevitables, el Tribunal sujere de oficio, en las distintas i estrañas consideraciones que este fallo encierra, todos los elementos de una accion diplomática posterior que pudiera creerse destinada a hacer revivir las responsabilidades del Gobierno de Chile con motivo de los propios actos que se aprecian i se juzgan en esta reclamacion.

Dice, en efecto, el 4.º considerando de esta sentencia:

«Considerando que el artículo 17 del tratado de comercio i navegacion ajustado el 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que, cuando en caso de guerra, por exigirlo imperiosamente el interes del Estado, seriamente comprometido, se dictare embargo o clausura jeneral de puertos por cualesquiera de las partes contratantes, los buques mercantes no podrán cobrar indemnizacion sino cuando la detencion o clausura excediese de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de cerrar sus puertos en caso de guerra, pero con obligacion de indemnizar, bajo condiciones determinadas,

a los propietarios de los buques detenidos; que fundándose la *reclamación en medidas tomadas en tiempo de guerra*, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en cuestión puesto que, según los términos de la Convención, debe conformarse a las prescripciones de Derecho Internacional que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares.»

Sin pasar mas adelante, tenemos borrada en lo absoluto, con este considerando, la declaración de incompetencia que el Tribunal habia preestablecido en los tres anteriores i con la cual, sin embargo, concluye el fallo en su parte resolutive.

Ya no es cierto que el reclamo se funde en actos o decretos *administrativos* que no caen dentro de la jurisdicción escepcional creada por la Convención de 1893.

Por el hecho de que esos actos o decretos administrativos *fueron dictados en tiempo de guerra*, renace aquella estinguida competencia i vuelve el Tribunal a sentirse habilitado para aplicar a la resolución de este reclamo, las disposiciones del tratado de 1854, que forma parte integrante del Derecho Internacional positivo.

De lo cual resultaria que no es la naturaleza del acto, es decir, la circunstancia de ser o no ser ejecutado por las fuerzas de mar i tierra de la República, la que determine la competencia del Tribunal, sino el accidente del tiempo, de la época en que se verificara. Basta que un hecho haya pasado durante el período de la guerra para que, según esta nueva teoría del considerando transcrito, caiga de lleno dentro de la jurisdicción del Tribunal.

No necesitamos esforzarnos para señalar las consecuencias estremas a las cuales pudiera llevar semejante principio. Porque así como hoy se trata de un reclamo derivado de un *acto o decreto administrativo*, podría tratarse mañana de otro que tuviera por base una sentencia de la Corte Suprema de Chile que lastimara los intereses de un reclamante, súbdito de S. M. B. Dentro de la teoría del Tribunal, si la sentencia hubiese sido dictada *en tiempo de guerra*, seria competente para conocer de las quejas que contra ella se suscitasen.

No han pensado de idéntica manera mis honorables colegas en

las reiteradísimas ocasiones anteriores en que han necesitado interpretar el alcance i los efectos de la cláusula 1.ª del pacto de 1893.

Así es, por ejemplo, como fallando la reclamacion núm. 38 de don Pedro Ewing que pedía se le indemnizara de ciertos perjuicios i vejámenes de que se decía víctima de parte de las autoridades *administrativas* del país, el Tribunal justificando su incompetencia, en el segundo i último considerando de su fallo, dijo:

«Que las medidas que se tomaron en contra del reclamante no cambian de carácter, porque se ejecutaron durante el período de la guerra civil i que no puede racionalmente ser considerada por esta sola razón como una operación ejecutada por las fuerzas de la República».

I este concepto, espresado en tan enérgicos términos, por este mismo Tribunal, era por demas justificado.

El accidente del tiempo en que se haya producido un acto, no cambia su carácter, no altera su naturaleza ni sus resultados.

Por manera que en el caso concreto que nos ocupa, el hecho de haberse denegado a la barca *Chépica* el permiso de dirigirse a Tocopilla, no dejará de ser una medida *administrativa* i absolutamente estraña a la jurisdiccion de este Tribunal, porque ella se dictara en el período de la guerra. Como lo espresa característicamente el fallo de la reclamacion número 38 de don Pedro Ewing, no puede *racionalmente* aquella circunstancia accidental, convertir en acto de los ejércitos o escuadras de la República, lo que no fué sino una medida aduanera fundada en el decreto administrativo de 1.º de Abril de 1891 i derivada en su orijen de una lei de la República, cual es la de 24 de Diciembre de 1872.

Pero, abandonando ya el análisis de esta consideracion destituida de toda importancia que ha paralojizado, no obstante, a mis honorables colegas hasta el punto de hacerles declararse incompetentes i competentes a la vez para decidir este reclamo; piensa el árbitro infrascrito que si alguna consecuencia lójica i jurídica pudiera desprenderse del considerando en análisis, es la de que el Tribunal ha debido concluir su fallo condenando al Gobierno de Chile al pago de las indemnizaciones previstas por el tratado de

1854 i librando únicamente a la apreciacion facultativa de los peritos de quienes habla ese pacto, la fijacion de la cuantía de las indemnizaciones.

Por esto es que el árbitro infrascripto no alcanza tampoco a explicarse como sea que, despues de afirmarse en este considerando que el Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 1854 al caso de la barca *Chépica* por cuanto *fué en tiempo de guerra* que se le denegó el permiso de dirigirse a Tocopilla, termine sin embargo la parte dispositiva del fallo insistiendo en la declaracion de incompetencia.

El precedente, la premisa aparece así en abierta contradiccion con la consecuencia.

Rehabilitada por este considerando 4.º la competencia que el Tribunal se habia desconocido en los tres anteriores; era indispensable que concluyera ejercitándola en lo dispositivo de su fallo i ya hemos visto como es que, en definitiva, se termina por donde se habia comenzado, se rehuye la resolucion del litijio, se enervan i se esterilizan los propósitos mas capitales i determinantes de la constitucion de este arbitraje internacional.

Dijeron las cancillerias de la Gran Bretaña i de Chile, en la exposicion de motivos que sirve de portada al tratado de 1893, que este Tribunal se creaba a fin de poner término amistoso a las reclamaciones deducidas con motivo de la guerra civil de 1891 i tan acentuado fué el espíritu de que este Tribunal sirviera para eliminarles toda dificultad, toda discusion diplomática ulterior en orden a estos sucesos, que añadieron al testo de su convenio, la siguiente significativa cláusula 9: «Las Altas Partes contratantes se obligan a considerar los juzgamientos del Tribunal que se organiza por esta Convencion, como una terminacion satisfactoria, perfecta e irrevocable de las dificultades cuyo arreglo se ha tenido en mira i en la intelijencia de que *todas las reclamaciones de los súbditos de S. M. B., presentadas u omitidas en las condiciones precedentes, se tendrán por decididas i juzgadas definitivamente i de modo que por ningun motivo o pretesto puedan ser materia de nuevo exámen o discusion.*»

Esté levantado i esplicito propósito de las Cancillerias contratantes, se frustra i se contraría por entero, en el fallo de esta causa,

que sin acoger ni desechar la demanda, deja sembrado el jermen de futuras dificultades i debates diplomáticos.

Como quiera que la mayoría del Tribunal ha anticipado en este fallo los fundamentos de la futura jestion diplomática que pudiera buscar apoyo en sus enunciaciones, el árbitro de Chile se vé en la necesidad de emitir tambien de antemano el concepto que forma de aquel recurso.

La barca *Chépica* no ha sido *embargada* ni *clausurada* en los puertos de Chile.

Llegada esa nave a Valparaíso el 28 de Febrero de 1891, quiso obtener la licencia necesaria para dirigirse a Tocopilla, i como se hallara precisamente ese puerto ocupado por los enemigos del Gobierno de Balmaceda, se le denegó el permiso.

No hai, por consiguiente, en este hecho, nada que se asemeje al embargo de la nave, ni nada que pudiera significar una clausura de todos los puertos del país para el libre movimiento de esa barca.

Lo *único*, absolutamente *lo único* que se denegó a la *Chépica*, fué *dirijirse a Tocopilla* i descargar o vender allí sus mercaderías *surlidas*, precisamente porque no se quería que *surliese* a los enemigos del Gobierno de quien solicitaba ese permiso.

No hubo, por lo tanto, *embargo* de la nave, en la acepcion propia i jurídica de este vocablo.

El *embargo* de buques neutrales consiste en la prohibicion de abandonar su fondeadero ántes de ciertos plazos determinados o ántes de nuevas órdenes del Soberano.

De esta nocion jeneral i lata del *embargo marítimo*, han deducido los tratadistas una especie particular de estas restricciones al comercio, que se conoce con el nombre de *Arrêt de prince* i que no es sino un *embargo* de efectos limitados, que consiste en la interdiccion de comerciar con un puerto en bloqueo u ocupado por autoridades revolucionarias o en la de dirigirse a una determinada localidad, en circunstancia que se prepara una operacion bélica que exija absoluta reserva o comunicacion con el punto que le sirve de objetivo.

En orden, ahora, a lo que deba entenderse por *clausura jeneral de puertos*, no necesitamos explicarla, ya que la explica ámplia i suficientemente su propio nombre.

Con estas nociones jenerales avanzadas, apénas si necesitamos insinuar que la cláusula 17 del Tratado de 1854 es absolutamente inaplicable al caso de la *Chépica*.

Ni estuvo esta barca detenida o arraigada en Valparaiso sin poder abandonar su fondeadero, que es lo que importa el *embargo* de que habla el tratado del 54 ni hubo, muchísimo ménos, *clausura jeneral* de los puertos del país. De los quince puertos mayores de la República, únicos que puede utilizar el comercio extranjero, solo fueron cerrados por el supremo decreto de 1.º de Abril de 1891, los de Pisagua, Iquique, Tocopilla, Antofagasta i Taltal.

Quedaron, en consecuencia, perfectamente libres i habilitados al comercio, los de Arica, Caldera, Carrizal Bajo, Coquimbo, Valparaiso, Talcahuano, Coronel, Valdivia, Puerto Montt i Ancud.

Se enunciaria, por lo tanto, un hecho inexacto si se afirmase que la barca *Chépica* pudo encontrarse, en cualquier período de la revolucion de 1891, con una clausura jeneral de los puertos del país; que es el caso literalmente previsto en la cláusula 17 del tratado de 1854.

I precisamente, la simple denegacion del permiso que solicitara la nave referida para dirigirse a *un cierto i único puerto de terminado*, o sea a Tocopilla; es, segun la opinion unánime de los tratadistas, el caso mas típico del *arrêt de prince*, medida lejitimada por el derecho, sancionada por la jurisprudencia internacional i que, estimada en su esencia, no da asidero para comprometer sino la responsabilidad moral de los gobiernos.

Son, como lo hemos dicho, absolutamente uniformes a este respecto, las enseñanzas de los tratadistas.

El testo de este fallo contiene las citas hechas por la defensa del Gobierno de Chile, tomadas de la seccion 1,277, tomo 3.º del *Derecho Internacional Teórico i Práctico* de Calvo, del *Manuel du Droit Maritime International* de Perels, seccion 4.ª, § 328.

Aun cuando esas citas son concluyentes i hasta redundantes, queremos completarlas someramente.

«La clausura de puertos de guerra o de comercio, decretada por el Soberano a quien esos puertos pertenecen, es de carácter completamente diverso del bloqueo. Esta medida es *completamente*

lícita, sea que ella tenga el carácter de un embargo que consiste en el hecho de detener en un puerto los buques neutrales o bien que tenga por objeto, en vista de ciertas operaciones de guerra, impedir que un buque entre o salga de un puerto determinado» (1).

«Fué también de esta manera como la Francia cerró mas tarde sus puertos del norte, cuando los ejércitos alemanes avanzaron hasta Rouen, Dieppe i Fecamp.» (Perels, *Derecho Marítimo Internacional*, páj. 311, § 62).

Es digno de observarse que la perfecta licitud i corrección de este derecho del *arrêt de prince*, que el Gobierno de Balmaceda puso en ejercicio en el caso de la barca *Chépica*, sea combatido i denegado por la mayoría del Tribunal.

Dícese, en efecto, en el considerando 5.º, que el *arrêt de prince* no solo compromete la responsabilidad *moral* de los gobiernos sino que afecta también su responsabilidad *efectiva*, cuando el evento ha sido previsto en un Tratado Internacional, circunstancia que incide en el presente caso.

Se incurre con estos conceptos, en una verdadera confusión de ideas que son claras i elementales.

El ejercicio de un derecho perfecto, como es éste del *embargo de príncipe*, no dará jamás margen a responsabilidades efectivas o pecuniarias contra un gobierno, porque quien usa de su derecho no hiere a nadie ni con nadie se obliga.

Ahora, si existe un tratado que ligue a un país a no hacer uso de tal derecho, es otra cuestión de todo punto diversa que no puede mezclarse ni amalgamarse con el análisis del carácter que inviste en sí mismo el derecho controvertido.

Es evidente i no necesita siquiera enunciarse, que los Tratados internacionales ligan a los pueblos que les pactan, con el mismo vínculo que los contratos ligan a los particulares.

Pero, mis honorables colegas incurren en el vicio de argumentación que los escolásticos llaman «petición de principio», queriendo probar lo mismo con lo mismo.

(1) Fué así como en la guerra de 1870, un decreto del comandante de la Estación Naval Alemana clausuró el puerto de Kiel al comercio neutral.

Pretenden que el Gobierno de Chile sea responsable por haber negado a la *Chépica* el permiso de dirigirse a Tocopilla, i como estas declaraciones se estrellan contra la licitud, uniforme i unánimemente aceptada, del *embargo de príncipe*, van hasta sostener que Chile ha renunciado a ejercitar este derecho con las naves mercantes inglesas a virtud del Tratado de 1854.

Pues precisamente esto es lo que nosotros negamos, i no basta, por cierto, afirmar el hecho sino probarlo.

A nuestro turno hemos manifestado, analizando el testo literal i el espíritu manifiesto del Tratado de 1854, que, léjos de ser exacto que el Gobierno de Chile haya renunciado, mediante a él, al ejercicio del *arrêt de prince*, se ha afirmado i robustecido este derecho por cuanto se estipula en el Pacto de nuestra referencia que la *única* restriccion que Chile impuso a su soberanía en esta materia fué la de no poder clausurar *todos sus puertos* sin una previa i determinada indemnizacion en favor de las naves perjudicadas por esta medida.

Solo una *tercera parte* de los puertos de Chile fueron cerrados al comercio por el decreto de 1.º de Abril de 1891, quedando los dos tercios restantes hábiles i espeditos con aquel fin.

Luego, es manifiesto, no admite redargüicion, que aun cuando el Gobierno de Chile no fuera el de un pueblo soberano, aun cuando no pudiera ejercitar los derechos que ejerce todo pais con la consagracion unánime de la doctrina i de las prácticas internacionales; todavía, con respecto a la Gran Bretaña i a mérito de este mismo Tratado de 1854, tendria la mas perfecta facultad de cerrar al comercio ingles *calorice* de los quince puertos mayores de la República sin incurrir por ello en responsabilidades, por la sencilla razon de que segun la cláusula 17 de ese Pacto, la *única* causa que lejitimaria el cobro de perjuicios, es la de *clausura jeneral de puertos*.

Bien es verdad que, en concepto de mis honorables colegas, la circunstancia de que los *cinco* puertos clausurados por el supremo decreto de abril de 1891, comprendieran una larga estension del litoral chileno i rijiese con los buques de cualquiera nacionalidad,

hace que esta medida (considerando 5) «pueda ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854.»

Es sensible que al estampar este concepto verdaderamente trascendental, ya que con él se decide el punto en debate, no hayan tenido a bien los señores árbitros que le formulan, darnos la razon de sus asertos.

¿Por qué el *embargo de príncipe* pierde su carácter, pasa de ser lícito a ser ilícito, cuando se aplica a una cierta estension de costa?

¿Cuántas millas puede comprender lejitimamente ese embargo?

¿Cuántas otras le constituyen en acto ilícito?

¿Qué tiene que ver, con el ejercicio de este derecho, la circunstancia de que él se aplique a naves de distintas nacionalidades?

¿De qué manera la distinta nacionalidad de las naves embargadas desnaturaliza el carácter del derecho?

Habria sido de desear que el fallo de la mayoría nos hubiera ilustrado sobre todos i cada uno de esos puntos.

Pero, ya que así no ha sucedido, nos vemos en el caso de rechazar el concepto que encierra el considerando 5.º i sostener, como sostenemos, que ni el testo ni el espíritu de la cláusula 17 del Pacto de 1854, dan el menor asidero a estas interpretaciones libres de una estipulacion precisa, neta i de excesiva claridad.

Sin *clausura o embargo jeneral de todos los puertos* del pais, no habrá llegado el caso de aplicar, *por convenios o arreglos diplomáticos de gobierno a gobierno*, lo estatuido en la cláusula de nuestra referencia.

Los tratados internacionales son leyes a la vez que contratos.

Las reglas de su interpretacion nos la suministra el derecho positivo universal.

«Cuando el sentido de la lei es claro no se desatenderá su tenor literal a pretesto de consultar su espíritu». Tal es la regla fundamental del artículo 19 de nuestro Código Civil, que es, al mismo tiempo, regla del derecho positivo universal moderno.

La frase o locucion de *embargo o clausura jeneral de puertos*, tiene en nuestro idioma un significativo trasparente, imposible de

atenuar o desvirtuar. Es necesario que el embargo o clausura comprenda a todos i cada uno de los puertos de la República, para que sea *jeneral*.

El sentido de la lei no puede ser mas obvio, i es fuerza, en consecuencia, atenerse a su testo literal.

Ahora, la interpretacion del pacto de 1854, en su carácter de contrato, nos conduce a idéntico resultado.

Sin atribuir gratuitamente a los contratantes una intencion determinada, ya que ésta es la materia misma en análisis, sostenemos que nuestra interpretacion de la cláusula 17 es la que mejor cuadra con la *naturaleza del contrato*, a la cual deberá estarse, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1,563 de nuestro Código Civil que reproduce las mismas reglas consignadas en los artículos 1,151, 1,160 i el 1,135 del Código de Napoleon.

No puede revocarse en duda el principio de la absoluta libertad que tienen las naciones, a virtud de su propia soberanía, de abrir o cerrar sus puertos al comercio de cabotaje en sus costas a naves extranjeras, de gravar o eximir de impuestos a la internacion exótica.

Los Tratados Internacionales, en cuanto alteran o modifican en cualquier sentido estos derechos, importan una restriccion voluntaria que acepta un Estado de su propia soberanía, i es manifiesto que esta clase de limitaciones no pueden interpretarse estensiva sino restrictivamente.

El espíritu, la intencion que mejor cuadra a la naturaleza de estos pactos, es la de que cada pais no se ha prestado a lesionar su soberanía sino en el menor grado posible.

Sea, pues, que se interprete la lei-contrato de Octubre de 1854, en su estructura material o en su espíritu, ha de arribarse a una misma i obligada conclusion, o sea, a que el Gobierno de Chile ejercitó un perfectísimo derecho denegando el permiso que solicitara la barca *Chépica* para dirigirse a un determinado puerto de la República i que este derecho, léjos de hallarse limitado o contrariado por el pacto de 1854, encuentra en él su mas acabada confirmacion.

Se ha argüido todavia, con el propósito de acentuar o de corroborar la responsabilidad que se atribuye al Gobierno de Chile por

estos sucesos, con la circunstancia de que el supremo decreto de 1.º de Abril del 91, importa en su fondo un *bloqueo de papel* inaceptable ante las prescripciones i las prácticas del Derecho Internacional.

Suponiendo, por un instante, que tales fueran los efectos propios de aquel decreto, de ello no se desprenderia otra consecuencia sino la de que las naves neutrales no habrian estado obligadas a respetarlo.

Ya veremos mas adelante cómo la barca *Chépica* burló ese pretendido bloqueo i cómo, sin el permiso que solicitara por fórmula i solo para los efectos de habilitar la presente reclamacion, se marchó en derechura de Coquimbo a Tocopilla, infringiendo las prohibiciones del decreto de 1891.

Pero, ántes de entrar a esta demostracion, diremos siquiera sea dos palabras, sobre esta otra nueva teoría del presente fallo, que equipara el *arrêt de prince* con los bloqueos fútiles o ineficaces que se denominan *bloqueo de papel*.

No hai entre una i otra de las situaciones equiparadas, ningun elemento sério de analogía.

La barca *Chépica* no estuvo jamas bloqueada ni en Valparaíso ni en Coquimbo. Conservó en todo momento la mas plena libertad de comunicar con el exterior i de dirigirse a cualquier punto del globo. Conservó i ejercitó todavia su libertad absoluta para dirigirse como lo hizo, al mismísimo puerto de Tocopilla.

De manera que, en último término, lo único de que careció la barca reclamante, fué del permiso escrito, de la autorizacion expresa que pretendió arrancar a las autoridades marítimas del Gobierno de Santiago, para que la declarase facultada para proveer a sus propios enemigos.

¿En qué sentido la omision, la simple denegacion de un permiso semejante, producía para la barca *Chépica* los efectos de un bloqueo?

Estamos ciertos de que nadie podría descubrirlo.

Jamas el Gobierno de Santiago de 1891 declaró en bloqueo los puertos del litoral del norte ocupados por sus enemigos.

I no hizo semejante declaracion, aun cuando ella habria servido

mui eficazmente a los intereses de su causa, porque habria sido grotesca e irrisoria, emanada de una autoridad que carecia en absoluto de todo elemento de fuerza naval que afianzase el cumplimiento de sus resoluciones.

Lójico con esta conducta, no intentó tampoco ese Gobierno ejercer represalias contra las numerosas naves que, de regreso de aquellos puertos *cerrados*, tocaron en Valparaíso i en toda la costa del sur del país.

Es, por lo tanto, necesario desnaturalizar el significado propio i perfectamente definido del supremo decreto de 1.º de Abril de 1891; es indispensable desconocer la historia misma de esa medida, su alcance i sus resultados prácticos; para sostener que ella importara el intento de un bloqueo de papel de cinco puertos de la República. Ni siquiera aquel decreto puede ser estimado como un embargo temporal i lejítimo, de aquellos que Heffter define como «actos conservatorios o preparatorios que consisten en detener provisionalmente las embarcaciones que se encuentran en los mares interiores de un territorio.»

Como lo hemos afirmado reiteradamente, la barca *Chépica* no fué retenida por un solo instante en puerto alguno de la República.

La denegacion del permiso que solicitara esa nave para dirigirse a Tocopilla, la clausura de éste i otros puertos sometidos a las autoridades revolucionarias, son hechos perfectamente lícitos, autorizados en la práctica i sancionados con la opinion uniforme de los tratadistas de Derecho Internacional.

Como lo enseña Perels, *Derecho Marítimo Internacional*, seccion 4.ª 311, es éste el *specimen* mas característico del *arrêt de prince* que no ha de ser confundido con el bloqueo i que importa en el fondo el ejercicio de un derecho jamas denegado a pueblo alguno ni discutido contradictoriamente por los publicistas.

Fuera inútil añadir, por lo demas, que nada tienen que ver en este caso, las declaraciones atribuidas por Hall a Lord John Russell i citadas por mis honorables colegas en su fallo.

No se trata de dilucidar la correccion o lejitimidad de los bloqueos de papel.

Esos bloqueos pueden ser tan irregulares i tan violatorios de las leyes de la guerra, como se tenga a bien estimarles.

Pero, hoi por hoi, toda ilustracion de semejante teoría es completamente ociosa.

La clausura de puertos decretada por el supremo decreto de Abril, estimada en su esencia, en sus fines, en sus resultados i hasta en su forma, no fué siquiera el intento de una declaracion de bloqueo.

Si tal carácter hubiera podido atribuírsele, es evidente que los neutrales no habrían estado en el deber de respetarla, como no la respetaron en la práctica.

Es una ironía suponer que la barca *Chépica* hubiera sido víctima del supuesto bloqueo de papel en 1891, cuando aparece del *Libro Azul* de la Cancillería Británica de 1892, que esa barca fué despachada para Mollendo en 20 de Mayo i que se marchó directamente a Tocopilla, en cuyo puerto fondeó el 27 del mismo mes.

De esta manera, la responsabilidad exclusivamente *moral* que, segun los tratadistas, pesa sobre los Gobiernos que ponen en ejercicio este derecho de *embargo de príncipe*, no pesaria mui gravemente sobre el de Chile en el caso que contemplamos.

Dentro de toda verosimilitud i aun de toda probabilidad, el retardo que sufriera la barca *Chépica* mientras jestionaba el permiso de dirigirse a Tocopilla, fuéle inmensamente benéfico, porque llegó a este puerto en la hora mas oportuna para realizar su cargamento a los precios exajeradísimos que alcanzaron por aquella época todas las mercaderías de consumo en una plaza absolutamente desprovista por las eventualidades mismas de la guerra.

Mui posible i aun probable es todavia, que la demora de la *Chépica* en hacer rumbo a Tocopilla fuera determinada por estos propios cálculos mercantiles. Se comprenderá, sin el menor esfuerzo, que si el capitán de aquella nave estaba resuelto, como lo demostró mas tarde con sus actos, a burlar el decreto de clausura, pudo haber puesto en práctica su propósito desde el mismo día 7 de Marzo, en el cual terminó, segun se afirma por el reclamante, su descarga en Valparaíso.

De lo cual se desprende, en resúmen, que los perjuicios i sobre-estadias cuyo pago persigue esta reclamacion, fueron voluntaria i deliberadamente aceptados por el capitan de la nave, hasta el momento en que consideró oportuno i útil a sus intereses ponerles término.

Entre tanto, i sean cualesquiera los motivos que indujeron al capitan de la *Chépica* a no moverse de Valparaíso hasta el 4 de Mayo i de Coquimbo hasta el 20; es obvio que ellos no fueron las ineficaces prohibiciones de las autoridades aduaneras de esos puertos que carecian de todo medio coercitivo para hacer respetar sus órdenes, como se encargó de demostralo prácticamente la misma barca reclamante.

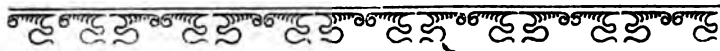
Concluimos, por lo tanto, estableciendo que ya se atienda a los principios del derecho o a las prácticas internacionales, ya se consideren los términos por'demas explícitos del tratado de 1854, ya se tomen, por fin, en cuenta los hechos mismos que sirven de fundamento a esta reclamacion; será, en todo caso, incuestionable la absoluta irresponsabilidad del Gobierno de Chile en los pretendidos perjuicios que se han demandado ante este Tribunal o que pudieran perseguirse mas tarde en via diplomática.

Esperamos que no han de echarse jamas en olvido las sabias enseñanzas de Heffter, quien sosteniendo el perfecto derecho de los Estados para imponer restricciones al comercio neutral, concluye como sigue:

«Si así no se hiciese i si el comercio debiera considerarse completamente desligado de todo deber respecto de los helijerantes, llegaria a dictar leyes a los Gobiernos i con su espíritu mezquino i esclusivista, ahogaria muchos elementos jenerosos. Perjudicaria principalmente a las operaciones de la guerra i prestaria cierto color equívoco a las situaciones o derechos mas claramente definidos».

Santiago, 12 de Diciembre de 1895.—LUIS ALDUNATE.





RECLAMACION N.º 77

JUAN CORRY

MEMORIAL

Williamson, Balfour i C.^a por el señor Juan Corry, armador i uno de los propietarios de la nave *Star of Persia*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-Chileno, respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es comerciante armador, ciudadano ingles de nacimiento; tiene su domicilio en Lóndres i allí residió tambien durante el año de 1891. Durante la guerra civil de Chile permaneció en condicion de estricta neutralidad. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que interpondremos a su nombre, ni ha obtenido compensacion alguna por los daños que la motivan.

El *Star of Persia* fué fletado para conducir un cargamento de carbon a los puertos de Valparaiso i de Pisagua. Arribó al primero de ellos el 4 de Mayo de 1891, descargó, i el 17 de Junio quedó listo para proseguir viaje a Pisagua, llevando a bordo unas 400 toneladas de carbon. Pero la autoridad rehusó despacharlo, porque su destino era un puerto ocupado por el partido revolucionario. Se solicitó que se le despachase para el Callao, pero tampoco se accedió o esta petición. Solo pudo obtenerse el 30 de Junio la

orden para zarpar, habiendo la nave permanecido trece dias detenida.

Por esta detencion se cobra la suma de doscientas sesenta i cinco libras esterlinas diecisiete chelines (£ 265-17-0), correspondiente a cuatro peniques (4 d) diarios por tonelada, siendo 1,227 la capacidad de la nave.

Solicítase el pago de intereses de 6% anual, i se ofrece prueba para constatar la efectividad de los hechos espuestos en el presente memorial, en caso que los niegue el Gobierno de Chile.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso, this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Corry, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 265-17-0 e intereses, por trece dias que, segun se dice, pasó en Valparaiso sin obtener su despacho el buque *Star of Persia*, en el mes de Junio de 1891.

En el caso precedente núm. 75, de la barca *Cupica*, dicen estos mismos memorialistas que el decreto de *zarpe* se negaba en Valparaiso para ir a los puertos chilenos del norte, ocupados por las fuerzas revolucionarias, pero no para otros, en comprobante de lo cual, señalo el hecho de que dicha barca fué despachada sin dificultad

para Mollendo. Es un hecho raro, que necesita ser particularmente comprobado, el que ahora se asevera, de haberse negado al *Star of Persia* despacho para el Callao.

Es de notarse que, segun el memorial, los dias se cuentan desde el 17 de Junio, i segun el poder anexo, desde el 18, resultando uno ménos de los reclamados; pequeña inexactitud que, como otras análogas, no tiene esplicacion satisfactoria.

Especialmente sobre este punto relativo al despacho de buques, me refiero a lo espuesto en el núm. 1 de mi contestacion en el citado caso de la *Cupica*.

Por lo demas, esta reclamacion es análoga en el fondo i en la forma a la núm, 67. presentada por la misma firma comercial con respecto al buque *Overdale*.

Por eso, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al presente caso, todo lo dicho en la contestacion dada por mí a la indicada reclamacion núm. 67, especialmente en cuanto se refiere: a la incompetencia de V. E. por no ser el reclamante súbdito ingles i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas militares o navales de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar legalmente justificadas las personerias ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento i a la falta de comprobacion de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

La contestacion a la demanda contiene una simple referencia a la defensa que el señor ajente de Chile ha hecho en las otras reclamaciones que, como la actual, traen su orijen de la negativa de la autoridad de Valparaiso a despachar naves para los puertos ocupados por el partido del Congreso.

Reproduciendo, pues, la réplica que hemos formulado en los casos a que se refiere el señor ajente, solo nos resta decir que acompañamos ahora los siguientes documentos: copia de una série de cartas cambiadas entre el naviero i los consignatarios del *Star of Persia* i entre aquél i el capitan i de las protestas formuladas por el armador, i protesta orijinal formulada por el consignatario ante el Consulado Británico en Valparaiso.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

La réplica se limita a reproducir lo espuesto por los mismos memorialistas en las otras reclamaciones análogas a la presente. Ciertas cartas i protestas acompañadas no modifican tampoco el estado de la cuestion.

Es de notarse solamente que la protesta del señor Wehrham, hecha en Valparaiso por los consignatarios el 4 de Julio de 1891, habla de «la licencia para zarpar que se acostumbra dar para el *Callao*»; costumbre reconocida, cuyo supuesto abandono en este caso del *Star of Persia*, por lo mismo que se presenta como excepcional, necesitaba ser tambien acreditado especialmente, lo que no se ha

hecho con prueba documental ni se ha ofrecido hacer con prueba testimonial en forma reglamentaria.

A mas de ciertas consideraciones jenerales espuestas en la reclamacion núm. 67, comunes a todas las de buques, se aplica particularmente a ésta lo dicho por mi parte en las núms. 75, 85, 91 i demas relativas a supuestas detenciones. Reproduciéndolo aquí en conclusion, suplico a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por don Juan Corry, armador i uno de los propietarios del buque *Star of Persia* reclama del Gobierno de Chile £ 265.17.0, mas intereses por detencion de la nave.

La demanda espone que el *Star of Persia* fué fletado para conducir un cargamento de carbon a los puertos de Valparaíso i Pisagua; que arribó al primero de estos el 4 de Mayo de 1891, descargó en seguida, i el 17 de Junio quedó listo para proseguir viaje a Pisagua, llevando a bordo unas 400 toneladas de carbon; pero que la autoridad rehusó despacharlo, porque su destino era un puerto ocupado por el partido revolucionario; que se solicitó que se despachase el buque para el Callao, pero que tampoco se accedió a esta peticion; que solo pudo obtenerse el 30 de Junio orden para zarpar, habiendo permanecido la nave trece dias detenida; que por esta detencion se cobra al Gobierno de Chile la suma de £ 265-17-0. correspondientes a 4 peniques diarios por cada una de las 1227 toneladas de capacidad del buque, mas intereses del 6% anual.

Se acompaña el poder con que obran los memorialistas.

En la contestacion el señor ajente de Chile hace notar que en

TOMO III — T. A.

38

la reclamacion precedente que lleva el número 75 de la barca *Cupica*, dicen los mismos reclamantes que el decreto de *zarpe* se negaba en Valparaiso para los puertos chilenos del norte, ocupados por las fuerzas revolucionarias, pero no para otros; así que lo que ahora se asevera de haberse negado al *Star of Persia* despacho para el Callao es un hecho raro que necesita ser particularmente comprobado; que en cuanto al punto relativo al despacho de buques se refiere a lo espuesto en el número 1 de su contestacion en el citado caso de la *Cupica*; que, en lo demas, esta reclamacion es análoga en el fondo i en la forma a la número 67 presentada por la misma firma comercial con respecto al buque *Overdale* i, por eso, se limita a reproducir aqui, aplicándolo al presente caso, todo lo dicho en la contestacion dada por él a la indicada reclamacion número 67 especialmente en cuanto se refiere, a la incompetencia del Tribunal por no ser el reclamante súbdito ingles i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas militares o navales de la República, a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar legalmente justificadas las personerias ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento i a la falta de comprobacion de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos; que se permite por tanto, suplicar al Tribunal se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

En la réplica, se refieren los memorialistas a lo que tienen ya alegado en reclamaciones análogas i piden se tengan por reproducidos aqui; acompañan copias de cartas cambiadas entre el armador i los consignatarios del *Star of Persia* i entre aquel i el capitan, i de las protestas formuladas por el armador i la protesta orijinal que hizo el consignatario del buque ante el cónsul británico en Valparaiso.

En la dúplica, se manifiesta estraneza de que no se haya justificado el hecho que se ha sentado, de la negativa para conceder el *zarpe* al *Star of Persia* para el Callao ni tampoco se haya ofrecido testimonio para comprobarlo; que tambien se aplica a la presente reclamacion lo que se ha espuesto por el ajente de Chile en las números 75, 85 i 91, lo que reproduce aqui.

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Juan Corry, súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Star of Persia*, se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaíso para permitir el que la barca *Star of Persia* se hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del Derecho Público Interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Star of Persia*;

2. Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exigirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no

podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *delencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Star of Persia*, cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrél de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el ajente del Gobierno de Chile (Calvo, *Decho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marltimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha sido previsto en un Tratado Internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del pais abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clau-

surados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, miéntras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russel, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo. (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el presidente Balmaceda con respecto a la barca *Star of Persia* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueño de la *Star of Persia* en contra del Gobierno de Chile;

Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaídos en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convención de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—
CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.



RECLAMACION N.º 78

ROBERTO BELL CROWE

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Robert Bell Crowe, armador i uno de los propietarios de la nave *Prince Amadeo*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno, respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es armador residente en Liverpool, en la actualidad i a la época en que acaecieron los hechos que mas adelante narraremos. Es súbdito ingles de nacimiento. No ha tomado parte directa ni indirecta en la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año. No ha presentado ante otro tribunal la reclamacion que a su nombre vamos a deducir, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion o a cuenta de las sumas que cobraremos.

El *Prince Amadeo* fué fletado para el Gobierno de Chile el 9 de Mayo de 1890, segun consta del contrato de fletamento celebrado en esa fecha entre el agente del Gobierno de Chile, don Alfredo Lyon, i los agentes del buque. Debía dirigirse a un puerto que designarian los fletadores, para tomar un cargamento de guano i transportarlo a un puerto del Reino Unido o del continente europeo.

Designóse como lugar de carga la isla de Lobos de Afuera, i allá

se dirigió el capitán, logrando arribar en la isla el día 12 de Febrero de 1891. El 17 de Febrero se comunicó al gobernador que la nave se encontraba lista para cargar, i por lo tanto, desde esa fecha debían contarse los días útiles estipulados para el carguío en el contrato.

Pero, a causa de la excesiva lentitud con que se procedió a la entrega de la carga, esta operación quedó terminada solamente el día 10 de Junio. Este mismo día se entregaron al gobernador los conocimientos firmados por el capitán. El plazo fijado en el contrato para el carguío había espirado el día 9 de Mayo, deducción hecha de los días domingos i de los de marejada.

Por lo tanto, había incurrido el fletador en el pago de estadías durante treinta i un días, i el capitán pasó al gobernador, junto con remitirle los conocimientos, la cuenta correspondiente.

El gobernador rehusó reconocer la cuenta i además se negó a despachar el buque, por lo cual no fué posible salir del puerto, a ménos de incurrir en la multa de dos mil libras esterlinas (£ 2,000) estipulada en el contrato de fletamento.

El día 14 de Junio el gobernador llamó al capitán, quien acudió a su presencia. Le entregó los papeles del buque, despachándolo, i le ordenó perentoriamente que en el acto se hiciese a la vela. Pero al mismo tiempo le prohibió que, regresando a la nave, él o cualquiera de la tripulación desembarcase o tuviese comunicacion con alguien de tierra o de otra nave. Rehusó aun permitirle que el vaporcito de la isla, perteneciente al Gobierno, remolcase al *Prince Amadeo* hácia afuera.

El buque estaba anclado con cuatro anclas, i era indispensable auxilio extraño para poderlo mover. El 15 de Junio el capitán dirigió al Gobernador una segunda reclamacion por cinco días mas de estadías.

El día 16 entró en el puerto el crucero *Esmeralda*, que formaba parte de la Escuadra revolucionaria, dependiente de la Junta de Gobierno establecida en Iquique. Uno de sus oficiales pasó a bordo del *Prince Amadeo*, i cuando le hubo dicho que se le mantenía como a un prisionero a bordo i que a la vez que se le había ordenado zarpar se le había privado de los medios de hacerlo, el oficial

a nombre de su jefe espuso al capitán que podía considerarse libre ahora i que hiciese, sin pérdida de tiempo, las gestiones necesarias para zarpar.

No fué posible concluir los preparativos en unas pocas horas. En la noche del día 16 el *Esmeralda* abandonó el puerto de Lobos, llevando consigo los empleados que había puesto allí el Gobierno del señor Balmaceda i el vaporcito que en la isla se ocupaba en el servicio de provisiones de agua i de remolque.

La desaparición de este vaporcito colocó al capitán en una situación difícil, cual fué la de levar anclas i salir del puerto. Después de izar a bordo tres anclas, se arrastró el buque una gran distancia, como milla i media, hacia fuera, i entonces pudo darse a la vela. En esta operación se ocupó hasta el 13 de Julio. Mientras se efectuaba la maniobra de arrastrar el buque, el día 30 de Junio, este se sacudió fuertemente, como si sus fondos hubiesen chocado contra algun obstáculo o cuerpo sólido.

El día en que el *Prince Amadeo* se hizo a la vela, la jarcia, que estaba afirmada en la cuaderna de estribor i en el cable de alambre del ancla, se rompió, i para evitar encallar en las rocas del lado Este de la bahía fué menester largar el ancla i el cable de alambre, i de esta manera se perdieron ambos.

La necesidad de hacer reconocer i de reparar el daño que habían sufrido los fondos del buque, la de reponer los útiles perdidos, i la de obtener agua i provisiones obligaron al capitán a dirigirse al Callao.

En el Callao lo primero que hizo el capitán fué contratar un buzo que examinase los fondos i efectuase las reparaciones necesarias.

Ajustó con él un contrato a razón de diez libras esterlinas (£ 10) al día por sus servicios. Encontró que el accidente sufrido en Lobos había raspado i roto veinticinco planchas de metal, las cuales fueron reemplazadas por otras tantas nuevas.

Del Callao se dirigió el *Prince Amadeo* a San Nazario, en donde recibió orden de desembarcar su cargamento. En este puerto fué menester recorrer nuevamente los fondos, insertando en ellos piezas embreadas, pues la reparación del Callao no fué ejecutada con el carácter de definitiva.

Cóbranse al Gobierno de Chile las siguientes sumas:

1.º Mil veinticinco libras esterlinas seis chelines i ocho peniquet [£ 1,025-6-8.] por estadias de 84 dias, desde el 9 de Mayo hasta el 13 de Julio de 1891, a razon de una libra [£ 1] al dia por cada cien toneladas. La capacidad efectiva de la nave era de 1,603 toneladas netas.	£ 1,025-6-8
2.º Ciento veintidos libras esterlinas doce chelines i seis peniques [£ 122-12-6.] valor de los gastos de reparacion efectuados en el Callao. . . .	122-12-6
3.º Ciento veinticinco libras esterlinas ocho chelines i seis peniques (£ 125-8-6.), valor de las reparaciones efectuadas en San Nazario. . . .	125-8-6
4.º Veintiseis libras esterlinas diez i ocho chelines i nueve peniques [£ 26-18-9.], valor del ancla i cable de alambre perdidos en Lobos.	26-18-9
5.º Once libras esterlinas nueve chelines [£ 11-9-0.] valor del vaiven para el ancla, tambien perdido en Lobos.	11-9-0
Total.	<u>£ 1,311-15-5</u>

Reclamamos la predicha suma con los intereses del 6% anual hasta la fecha del pago efectivo.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour and Company, British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this nineteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile, impuesto del memorial que ha sido presentado para sostener la reclamacion núm. 78 del señor Roberto Bell Crowe, tiene el honor de contestar en la forma siguiente:

1 El memorial no cumple con todas las prescripciones del Reglamento. No se espresa en él la fecha i lugar del nacimiento del reclamante, como lo ordena el art. III; ni se precisa el monto de los intereses que se cobran, como lo dispone el art. VIII. Mientras no se llenen esos vacios, no puede darse curso a la reclamacion i pido a V. E. que así lo determine.

2 El poder con que don Juan Nicholson representa al señor Bell Crowe adolece de defectos de fondo i de forma que lo hacen inaceptable. En primer lugar no consta quienes son los dueños del buque *Prince Amadeo*, ni la cuota con que cada uno participe el dominio del buque. No pudiendo el señor Bell Crowe hablar en nombre de los dueños, ha debido espresar i comprobar cual es su parte propia, i no lo ha hecho. La oscuridad en que queda este punto trasciende al mandato que se resiente de la misma vaguedad, pues no se puede deducir de su contesto qué cuota o porcion en el dominio de la nave es la que representa la casa de *Williamson, Balfour i C.^a* en virtud del poder que ha exhibido.

Tampoco puede deducirse del tenor de ese documento si la sociedad mercantil, a quien se constituye en mandataria, tiene o nó existencia legal, ni quienes sean las personas que la forman, ni si figuran entre ellos el señor Nicholson debidamente autorizado para usar la firma social.

El poder no ha sido, por otra parte, conferido para ocurrir ante este alto Tribunal, sino solamente para presentarse ante los tribunales ordinarios de la Nacion, haciendo valer ante ellos los derechos conferidos al reclamante por las leyes chilenas. Ni siquiera

guarda conformidad el testo de dicho poder con lo que se pide en el memorial, pues son mui distintas las cantidades que en uno i otro se fijan como objeto de la demanda.

La forma misma del documento basta por fin, para hacerlo inaceptable. Hai en él enmendaturas i entrerrenglonaduras que no están salvadas al fin, i que no pueden entenderse autorizadas por las dos letras que se estampan al márjen, porque, con solo ponerlas, seria fácil alterar las cláusulas mas esenciales. La legalizacion no está tampoco completa, i le falta por consiguiente la autenticidad necesaria para prestarle fe.

Opongo, en vista de estos defectos, la escepcion de falta de personería, i suplico a V. E. se sirva aceptarla.

3 Pero, aun suponiendo que el poder fuera suficiente, todavia debo oponer a la demanda la escepcion de incompetencia del Tribunal ante el cual ha sido presentada.

Esta incompetencia se deduce de dos motivos igualmente poderosos. El uno es que no consta que don Roberto Bell Crowe sea un súbdito británico, pues no ha presentado, como debió hacerlo, junto con el memorial el documento en que se acredite que posee esa calidad. Por mi parte se la niego; i me induce a afirmarme especialmente en esta idea, la circunstancia de que el buque mismo sobre el cual versa esta reclamacion, no es un buque británico sino noruego, como lo atestigua una de las cláusulas del poder acompañado.

El otro motivo que demuestra la incompetencia del Tribunal es la naturaleza de los hechos en que se funda la reclamacion.

No se trata de actos u operaciones de las fuerzas de mar o tierra, sino simplemente de la falta de cumplimiento de un contrato. Esta es, a lo ménos, la base capital del reclamo.

Se espone a nombre del señor Bell Crowe que el Gobierno de Chile habia celebrado con el reclamante un contrato de fletamento que no se exhibe, i se dice que el plazo fijado para el carguío, espiró el dia 9 de Mayo de 1891; pero que el buque no quedó totalmente cargado sino treinta i un dias mas tarde a causa de la lentitud con que se hizo esta operacion. Se cobran las estadias ocasionadas por esta demora, i por otros treinta i tres dias que se retardó

la salida a causa de diversos inconvenientes que se enumeran. Los demas perjuicios que tambien se cobran, emanan de la misma falta de cumplimiento del contrato que se atribuye al Gobierno de Chile.

En todo esto no ha habido ni podia haber materia para una reclamacion diplomática. Méenos puede haberla para ocurrir ante V. E. que está llamado a juzgar única i esclusivamente las reclamaciones que nazcan de actos u operaciones militares ejecutadas por el ejército o armada de Chile durante la guerra civil de 1891. Espresamente limita la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 a esta sola clase de reclamaciones la jurisdiccion de V. E., i es evidente que escapa a ella el cobro de perjuicios causados por la inexecucion de un contrato. Si así no fuera, i hubiera de darse a la Convencion el enorme alcance que le atribuyen algunos reclamantes, todas las cuestiones que se han suscitado entre ciudadanos ingleses i el Gobierno de Chile deberian haber sido sometidas al conocimiento de V. E. Son numerosas las que se han orijinado principalmente por asuntos aduaneros, por estacamentos de salitre en las rejiones del norte i por terrenos fiscales, algunas de ellas sumamente valiosas e importantes; i todas habrian debido presentarse ante este Tribunal. No es posible atribuir a la Convencion un alcance semejante. Ella no ha tenido otro propósito, como lo insinúa en su preámbulo, que poner término amistoso a las reclamaciones que traen su orijen de la guerra civil; ni, en consecuencia, ha comprendido en sus disposiciones otras que las emanadas de actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año, como lo espresa el art. 1.º

No puede, pues, ponerse en duda que V. E. es incompetente para conocer, ya que no está comprobado que sea súbdito británico el reclamante don Roberto Bell Crowe, i ya que la reclamacion versa sobre asuntos mui distintos de las que sometió a la jurisdiccion de V. E. la Convencion que constituyó este alto Tribunal.

4 El artículo VI del Reglamento manda que el reclamante

esprese si ha recibido alguna suma de dinero o compensacion a cuenta de su reclamo i si su reclamacion ha sido presentada anteriormente ante otro Tribunal. Cumpliendo esta disposicion, se espresa en el memorial que la reclamacion no ha sido presentada ante otro Tribunal i que no se ha recibido el dinero ni la compensacion indicadas. Mui otros son, sin embargo, los datos de que el infrascrito se encuentra en posesion. Sabe positivamente que apenas llegado a Saint Nazaire el *Prince Amadeo*, su capitan ocurrió al tribunal de justicia allí establecido, i demandó el pago de £ 608-15-10, en que por aquella época fueron estimados los perjuicios. El tribunal ordenó que del producto de venta del guano trasportado se retuviese a la Compañía Comercial Francesa a quien iba consignado el cargamento, la suma que se cobraba por el fletante. Hai, pues, mérito para oponer la escepcion de *litispendencia* i talvez las de pago i cosa juzgada. Desde luego opongo la primera, i me reservo el derecho de oponer las otras tan pronto como lleguen de Francia los antecedentes que tengo solicitados, i de que no me ha sido posible proveerme en el escaso tiempo que ha mediado entre la notificacion de la demanda i la presente contestacion.

§ No se ha presentado con el memorial otro antecedente en apoyo de los hechos que sirven de fundamento a la reclamacion que una protesta estendida por el capitan del *Prince Amadeo* ante el cónsul de S. M. B. en el puerto del Callao. Este documento carece de todo mérito probatorio como emanado de la misma parte que reclama. Hai ademas motivo para dudar de la exactitud de la relacion que en él se hace, puesto que contiene errores de tanta entidad como el de suponer que el buque es ingles, siendo así que el señor Bell Crowe, que se considera uno de sus propietarios, manifiesta en el poder que la verdadera nacionalidad del buque es la de Noruega.

No puedo, por mi parte, aceptar como verdadero ninguno de los hechos relacionados en el memorial, porque me hallo en posesion de datos que manifiestan su inexactitud. Así, pues, niego esos hechos i aguardo el momento de la prueba para contradecirlos mas formalmente. La falta del contrato de fletamento no permite tam-

poco establecer el tonelaje real de la nave, ni cual fuese la suma estipulada por estadías.

6 A la misma omision del reclamante se debe la dificultad para examinar esta cuestion bajo el punto de vista del derecho. Sé positivamente que los contratos celebrados por la Agencia del Gobierno de Chile para el flete del guano están calcados sobre el mismo molde. Así, pues, es indudable que el contrato que se convino con el representante de los dueños del *Prince Amadeo* es igual, por ejemplo, al que fué presentado con la reclamacion número 2 elevada por don Juan Compton, i que versa sobre la misma materia. El hecho solo de ser estendidos esos contratos en ejemplares impresos de antemano manifiesta que son todos iguales.

En todos ellos se estipula la irresponsabilidad del fletador en caso de fuerza mayor i de guerra. Si así no fuera, ello se deduciria de la lei que espresamente consigna esta disposicion i de los principios jenerales de derecho i de equidad que igualmente la establecen. Me refiero en este punto a lo que estensamente he espuesto al contestar i duplicar en la reclamacion número 2; i sostengo, en conformidad a la doctrina allí desarrollada que el Gobierno de Chile no es responsable de las medidas que el estado de guerra obligó a adoptar a cualquiera de los belijerantes. Mucho ménos lo es, sin duda alguna, de actos que no ha ejecutado i en que no ha tenido participacion de ninguna especie.

Así, se hace cargo al Gobierno por no haber cooperado a la salida del *Prince Amadeo*, facilitando el vapor que tenia en el fondeadero; pero no se manifiesta cual es la lei o la cláusula del contrato que impusiera esa obligacion al fletador. Por mi parte espresaré que la autoridad que existia en la isla concedia esta i otras facilidades, i que si la negó al *Prince Amadeo*, fué únicamente a causa de que cuando fueron solicitados sus servicios, el vapor estaba recorriendo su máquina, i se hallaba, por consiguiente, impossibilitado para prestarlo. Mas tarde, las necesidades de la guerra exijieron que se le enviase a Iquique, i así no es extraño que no pudiera remolcar al *Prince Amadeo*.

Se hace cargo al Gobierno de Chile porque el buque sufrió averias en sus fondos a causa de algun choque, que solo puede ser

atribuido a la casualidad o a maniobras erradas del capitán. Despachado el buque, las autoridades de la isla no tenían que intervenir en su salida ni en su manejo. Las pérdidas i perjuicios que hayan provenido de una u otra causa no le son imputables en manera alguna.

En cuanto al cobro de intereses, tampoco habría razón que lo justificara aun en el supuesto de que fuera aceptada la reclamación en la parte que pueda corresponder al reclamante. No se trata de deuda líquida i exigible, ni el Gobierno de Chile estaba en mora para satisfacerla. Además no se ha fijado la suma precisa que se reclama por este motivo, apesar de lo dispuesto en el art. VIII del Reglamento.

Estas consideraciones bastan i sobran para que V. E. se sirva no dar lugar a la reclamación, aun en el caso de que llegaran a ser desechadas las escepciones previas que he deducido. Así lo suplico respetuosamente.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor.

Las escepciones previas que opone a la presente reclamación el señor agente del Gobierno de Chile son las mismas que invariablemente ha deducido respecto de todas las demas que hemos presentado. Con el propósito de abreviar la discusión i de evitar ociosas repeticiones nos ocuparemos de ellas solamente en cuanto requieran contestación especial.

Los propietarios i armadores del *Prince Amadeo* son los señores Moran, Galloway i C.^a De esta Compañía es socio jerente o administrador nuestro mandante don Roberto Bell Crowe, según todo ello consta del *affidavit* o declaración juramentada que a la

presente acompañamos. Del mismo documento consta que todos los miembros de la sociedad son súbditos británicos, i esta circunstancia se encuentra ademas especialmente certificada por el notario que autoriza el instrumento.

Si el *Prince Amadeo* fuese buque noruego, i no ingles, como cree el señor ajente, induciéndolo de una de las cláusulas del poder que se nos ha otorgado, no sería esta circunstancia que privase a V. E. de competencia para conocer de la reclamacion. Todos los dueños de la nave son súbditos británicos, de modo que por ellos i no por súbditos noruegos ha sido experimentado el daño que motiva la reclamacion.

Una nave no es una entidad jurídica que tenga existencia propia e independiente de la persona o sociedad propietaria. La bandera que enarbola sirve solamente para determinar las leyes bajo las cuales se la ha armado i navega; pero nada impide ciertamente que esa enseña sea la de una nacion i que los propietarios pertenezcan a otra.

No hai, por lo demas, en la Convencion de que procede la jurisdiccion de V. E. ni en el Reglamento precepto alguno que indique el propósito de escluir las reclamaciones referentes a buques que no naveguen con bandera inglesa aunque los dueños tengan esa nacionalidad. Al contrario, lo único que se exige en cuanto a nacionalidad es que los reclamantes, esto es, los que han sufrido el daño, sean ciudadanos británicos.

Juzgamos igualmente inadmisibile la escepcion de incompetencia deducida de la naturaleza de los actos de que emana la demanda. Estos, se dice, constituirian, a lo sumo una infraccion de parte del Gobierno de Chile, de un contrato de fletamento por él celebrado i un hecho de esta especie debe ser materia de juicio ante los tribunales ordinarios del pais.

Nada seria mas erróneo que deslindar la competencia de V. E. estableciendo como principio regulador que la tiene solo en aquellos casos a que no alcanza la jurisdiccion de los tribunales nacionales. Podríamos asegurar, sin temor de equivocarnos, que no hai una sola de las reclamaciones deducidas ante V. E. que no hubiera podido haberse presentado ante los tribunales ordinarios de Chile i

que no hubiera debido ser fallada por ellos. Su competencia es la-tísima, como puede verse en el artículo 5.º de la Lei Orgánica de Tribunales. Ahora, tampoco es exacto que los hechos en que tiene su orijen la reclamacion nõ sean de las fuerzas militares o navales de la República, en el sentido mas estricto de la espresion, ya que el gobernador de Lobos, que los ejecutó era una autoridad militar o naval, porque era la única autoridad de la isla, i su poder se estendia, dentro de aquel dominio, a todas las esferas.

Pero hemos sostenido en otras ocasiones que por fuerza de mar o tierra debe entenderse, segun el jenuino sentido de la Conven-cion, no solamente las tropas armadas, navales o militares, sino tambien toda autoridad civil o administrativa cuyas órdenes tuvie-sen fuerza coercitiva, i en el peor de los casos, el gobernador de Lobos seria un funcionario de esta clase.

Por otra parte, la reclamacion está relacionada con el estado de guerra civil no solamente en cuanto al tiempo, sino tambien en cuanto a las causas que produjeron el retardo en el carguío i en la partida del *Prince Amadeo*. No ha sido estraña a esos hechos la visita del *Esmeralda* a Lobos, que fué una operacion de guerra porque tuvo por objeto destruir los elementos de carguío de guano, como en efecto los destruyó, llevándose ademas, el único remolcador que habia en la isla, cuyos servicios eran indispensables para zar-par de la bahia con alguna prontitud i seguridad.

El propio señor ajente reconoce, en su contestacion, que el retardo se debió a la guerra civil, i aun opone la escepcion peren-toria de caso fortuito, fundada precisamente en la existencia de la contienda revolucionaria. ¿Cómo se podrá entónces pretender que la demanda no tiene conexion alguna con las perturbaciones inte-riores de Chile?

En lo que atañe a la discusion de derecho, el señor ajente nos refiere a la defensa que ha hecho en la reclamacion número 2 de-ducida por don Juan Compton. Como nosotros somos estraños a ese litijio la referencia resulta ininteligible; pero si suponemos que aquella defensa ha de ser análoga a la emprendida en el caso de la *Stuart*, que conocemos, porque representamos a los reclamantes.

Versó principalmente sobre lo dispuesto en una de las cláusulas

del contrato de fletamento, que exime de responsabilidad, tanto al fletante como al fletador, por las emergencias que procedan de acontecimientos políticos u órdenes de la autoridad. No dudamos que en el contrato de fletamento del *Prince Amadeo*, que exhibiremos junto con este memorial si nos es posible dar con él i hacerlo traducir, existe una cláusula análoga al del *Stuart*. Acerca de su inaplicabilidad, o mas bien dicho, acerca de que el Gobierno de Chile no puede invocarla, porque sus propios actos no pueden ser jamas para él la fuerza mayor emanada de las órdenes irresistibles de la autoridad, hemos dicho lo bastante en la réplica de la reclamacion del *Stuart*, i es escusado repetirlo aquí.

Aun creemos, si nuestra memoria no nos es infiel, haber citado decisiones de los tribunales franceses i belgas, recaidas en los litijios que los capitanes de estas mismas naves detenidas en Lobos, sostuvieron con los consignatarios de la carga en Europa.

El señor ajente cree tener motivos para suponer que mis mandantes han obtenido ya, acaso ante los tribunales indicados, indemnizacion por los mismos daños que aquí cobran, o por lo ménos, que tienen juicio pendiente sobre esta materia. Por lo que a nosotros toca, creemos que las suposiciones referidas son erróneas, porque en el *affidavit* citado anteriormente espone nuestro mandante, personalmente i bajo la fé de juramento, que no ha recibido compensacion alguna ni presentado este reclamo ante otro tribunal.

Acompañamos un espediente que contiene el *affidavit*, algunas cartas del capitan i del gobernador de Lobos i un ejemplar del conocimiento. Tambien acompañamos el diario de navegacion del *Prince Amadeo*.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^{ta}.

DÚPLICA

Excmo. señor:

Procedo a duplicar en la reclamacion número 78 que ha sido presentada en nombre de don Roberto Bell Crowe.

1 Contra las observaciones hechas acerca de la forma del memorial i la insuficiencia del poder presentado, opone la casa de Williamson Balfour i Ca. un *affidavit*, o sea una declaracion juramentada del mismo reclamante, a la cual atribuye el mérito de prueba plena i legal.

Como, por mi parte, no reconozco a la declaracion jurada de la parte contraria ninguna fuerza probatoria, me limito a rechazar ese pretendido documento, insistiendo en las escepciones formuladas con el carácter de previas. Necesito, ademas, reivindicar en favor de los argumentos que aduje en mi contestacion el verdadero carácter que ellos tienen, i que el contendor se ha complacido en desnaturalizar a fin de hacer cómoda i facil la tarea de refutarlos.

Desde luego, se nota que en la réplica se hace aparecer una nueva personalidad, que no habia figurado en el memorial ni en el poder conferido a los señores Williamson, Balfour i Ca. Esta nueva entidad, a cuyo nombre se dice ahora haber entablado la reclamacion es la casa de Moran, Galloway i Ca. Ignoro de donde emana entónces la representacion asumida por Williamson, Balfour i Ca., puesto que en el poder acompañado no se hace mencion alguna de aquella casa, habiendo comparecido a otorgarlo el señor Roberto Bell Crowe en el carácter de jerente i uno de los dueños del buque noruego *Prince Victor*, i del *Prince Amadeo*, cuya verdadera nacionalidad es indescifrable, puesto que considerado primitivamente como noruego, aparece enmendada esta designacion, e indicado como puerto de registro del buque el de Liverpool en lugar del de Christiania, i como nacion a que pertenece la Inglaterra, en lugar de la Noruega. Estas enmendaturas no están salvadas al fin del poder ni en ninguna parte, i conforme a las reglas generales deben ser consideradas sin valor alguno.

I no crea V. E. que estas irregularidades sean una cuestion de poco momento, como tratan de manifestarlo los reclamantes. La defensa del Gobierno de Chile ejercita un perfecto derecho al llamar sobre ellas la atencion de V. E. pues abriga lejítimas dudas acerca de la correccion de los procedimientos que se han empleado para hacer surjir estas reclamaciones. El mismo poder presentado da márgen suficiente para creer que el notario ante quien se otorgó no ha conocido absolutamente los hechos que atestigua, i se ha atenido a los datos erróneos que le han suministrado los mismos interesados.

En el poder mencionado se asevera, por ejemplo, que el *Prince Victor* es un buque noruego de 1160 toneladas cuyo jerente i dueño, al ménos en parte, es el señor Bell Crowe. Ahora bien: V. E. habrá de ver en la reclamacion número 2 presentada por el súbdito noruego Pedro Herman Röer, que es él el presidente de la compañía noruega a quien pertenece el *Prince Victor*, i que este buque solo tiene 1134 toneladas. ¿Cuál de estos señores dice la verdad? La defensa del Gobierno de Chile no sabria decirlo: un poder otorgado ante notario ingles afirma una cosa, los documentos de orijen noruego dicen otra. He aquí por que es que hemos tratado de reducir a sus términos lejítimos aquella facultad omnímoda que se pretende atribuir a los notarios ingleses, i el alcance jurídicamente absurdo que se quiere dar a los llamados *affidavits*.

Un instrumento lleno de enmendaturas que no se salvan, no merece fé alguna; i léjos, por consiguiente, de estar confirmada la personería de los señores *Williamson, Balfour i Ca.*, ahora aparece mas dudosa que nunca con la exhibicion de la persona jurídica *Moran, Galloway i Ca.*, que ha venido a sustituir a los mandantes primitivos.

Confieso, Exmo. señor, que en mi conciencia abrigo duda bien justificada de que sean verdaderamente ciudadanos ingleses los propietarios del *Prince Amadeo*. No es, pues, por llenar una mera formalidad por lo que exijo que se establezca fehacientemente que la nave indicada pertenece en realidad a súbditos británicos, i que se designe detalladamente el nombre de cada uno de los propietarios con designacion de la cuota que respectivamente les corres-

ponde en el dominio del buque. A ese dato deben agregarse los documentos que los comprueben i que demuestren cómo el señor Bell Crowe los representó lejitimamente al otorgar el poder que han presentado los señores Williamson, Balfour i Ca.

2 Tambien habrá de comprobarse en la forma prescrita por el Derecho, i no con meros *affidavits* i certificados notariales, que los propietarios del *Prince Amadeo* son real i verdaderamente súbditos de S. M. B. Si alguno no lo es, ese no tiene derecho para entablar esta reclamacion, i en el caso de que ella llegara a ser aceptada, seria preciso eliminar la parte del que no fuese súbdito británico. Indispensable será tambien comprobar que el *Prince Amadeo* es un buque ingles, porque, si no lo fuese, debe suponerse que la sociedad a que pertenece no es tampoco una sociedad inglesa, como no lo es la dueña del *Prince Victor*, a pesar de lo que en contrario se asegura en el poder acompañado.

El contendor supone que yo he sostenido que los ciudadanos ingleses quedan escludidos de ocurrir a este Tribunal por el hecho de no ser ingles el buque, cuyo dominio se atribuyen i del cual emanan los perjuicios que se cobran. No he pensado en formular semejante razonamiento. Todo lo que he dicho a este respecto se reduce a espresar, como lo hago ahora mismo, que no estando comprobada la nacionalidad británica del reclamante, no existe en este caso ni siquiera la presuncion que se ha deducido para afirmar que es un súbdito de S. M. B., del hecho de tratarse de un buque que enarbola la bandera inglesa.

El mandatario de los reclamantes cree que la materia de que se trata en esta reclamacion no es ajena tampoco a la jurisdiccion de V. E. Para fundar esta opinion, se empeña en refutar un argumento que supone formulado por mí, i que consiste en sostener que la jurisdiccion de V. E. solo comienza donde termina la de los tribunales ordinarios del pais. Aunque es un hecho perfectamente exacto que el Tribunal Anglo-chileno i los ordinarios del pais no pueden ejercer jurisdiccion a la vez sobre un mismo asunto, yo no he basado argumentacion ninguna sobre ese hecho. Lo que he manifestado es que el cobro de estadías que se hace por los dueños o armadores del *Prince Amadeo* proviene de la demora con que se hizo el car-

guío de la nave. Esta demora se atribuye a culpa del fletador que lo era el Gobierno de Chile, i se pretende hacer efectiva la responsabilidad de este por supuesta infraccion del contrato de fletamento.

Yo sostengo que este negocio, sea o no cierta la infraccion de que se trata, no pertenece al número de los incluidos en los términos de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893. Me basta para ello llamar la atencion de V. E. a los siguientes hechos, que constan de la relacion del mismo reclamante.

Es presa éste que el *Prince Amadeo* llegó a la isla de Lobos de Afuera el dia 12 de Febrero de 1891, i que el 17 del mismo avisó al Gobernador que se encontraba listo para embarcar el guano convenido. Por escesiva lentitud en la entrega de la carga, la operacion del carguío se retardó treinta i un dias mas del plazo estipulado; i culpando al fletador de esa demora, el reclamante exige que se le paguen las estadias durante ese tiempo i otros cinco dias mas que demoró el despacho del buque. Con todo, el dia 14 de Junio recibió el capitan la orden de zarpar del puerto, habiéndole sido entregados todos los papeles necesarios al efecto.

Todos estos acontecimientos no tuvieron relacion próxima ni remota con la guerra civil de 1891. Suponiendo exactos los hechos relatados, i aún admitiendo hipotéticamente la culpabilidad del Gobierno de Chile en el retardo que sufrió el despacho del *Prince Amadeo*, el estado de guerra no ejerció influencia alguna en tales sucesos. Solo el 16 de Junio, es decir, dos dias despues de ponerse el buque en franquía, llegó a la isla de Lobos el crucero chileno *Esmeralda* enviado por los jefes de la revolucion para impedir el carguío del guano, del cual sacaba fuertes recursos el Gobierno del señor Balmaceda. El jefe del crucero, léjos de impedir la salida del *Prince Amadeo*, manifestó al capitan que debia zarpar cuanto ántes, i en efecto comenzó éste las operaciones necesarias para darse a la vela, pero con tan desgraciada suerte que solo pudo navegar desde el dia 13 de Julio siguiente.

La *Esmeralda* llevó consigo un pequeño vapor que el Gobierno de Chile tenia en la isla, i que solia facilitar para el remolque de los buques. El contrato de fletamento no imponia al fletador la

obligacion de remolcar los buques fuera de la bahia, i los jefes de la revolucion hicieron uso de su derecho al trasladar a Iquique el vapor para aprovechar sus servicios en ese puerto, que era centro de activas operaciones militares.

A la falta de remolque imputa el capitan los accidentes desgraciados que sobrevinieron a su nave. Espone que despues de muchas maniobras i de haber sufrido los fondos del buque, a consecuencia talvez de un choque, pudo hacerse a la vela para el Callao, a donde llegó el dia 3 de Agosto. Los armadores o dueños del *Prince Amadeo* cobran los gastos que les ocasionó la reparacion de los fondos de la nave i la pérdida de una ancla i otros aparatos que, a su juicio, debe resarcir el Gobierno de Chile.

Las cuestiones propuestas al conocimiento de V. E. son por lo tanto las siguientes:

1.ª ¿Son de la responsabilidad del Gobierno de Chile las estadías de 64 dias que demoró la carga del *Prince Amadeo* fuera del tiempo estipulado para este objeto?

2.ª Los accidentes sobrevenidos al buque por la falta de un vapor que lo remolcase fuera del puerto, ¿afectan tambien la responsabilidad del Gobierno de Chile?

Estas cuestiones podrian resolverse en uno o en otro sentido; pero es evidente que no es V. E. el Tribunal llamado a conocer de ellas. Los hechos o actos que les han dado orijen no son operaciones de guerra, ni aun en el significado mas lato que quiera atribuirse a esa frase. No provienen tampoco de actos u operaciones de las fuerzas de mar o tierra de la República, a no ser que V. E. opinase, como el mandatario de los reclamantes, que las autoridades de Chile desde el Presidente de la Nacion hasta el último inspector de distrito constituyen la fuerza pública del Estado. Pero no hai motivo para temer que V. E. adopte tan estraña teoría, que de hecho ha rechazado ya en alguno de los fallos que ha pronunciado. V. E. ha estimado que las fuerzas de mar están formadas por la Armada i las de tierra por el Ejército. Ni el Presidente, ni los tribunales, ni los gobernadores son fuerza de mar, ni de tierra, por mas que en ocasiones puedan hacer que sus órdenes se cumplan mediante el empleo de la fuerza pública.

Las resoluciones de V. E. están, por lo demas, en perfecto acuerdo con las dictadas por los tribunales anglo-chileno e italo-chileno desde 1884 a 1888. En numerosas sentencias, que he tenido el honor de recordar cuando se ha tratado esta misma cuestion, declararon esos tribunales que los actos i operaciones de las fuerzas de mar i tierra de que habla la Convencion, son los actos i operaciones bélicas, como combates, bloqueos, bombardeos etc.; o los que tienen por objeto prepararlos, como las requisiciones de guerra; o los que provienen de ellos directa o indirectamente, como las pérdidas sufridas a causa de incendios, saqueos i robos que suelen ocurrir despues de una batalla.

Pero la falta de cumplimiento de un contrato, falta que no trae su oríjen, ni tiene relacion de ningun jénero con actos bélicos determinados i ni siquiera con la guerra considerada en su forma mas amplia i estensiva, no son materia sometida al conocimiento de V. E. por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Tengo la seguridad de que V. E. se ha de servir así declararlo, porque me parece que la cuestion no se presta a duda alguna, i son numerosos los precedentes establecidos en el sentido que defiendo.

3 La cuestion de derecho en esta causa es en extremo sencilla. Se imputa al Gobierno de Chile la falta de cumplimiento de un contrato estipulado con el capitan o con los armadores del buque *Prince Amadeo*. La falta del Gobierno consistiria en haber retardado indebidamente la carga del buque, incurriendo por este motivo en la obligacion de pagar estadías correspondientes a 64 dias i a razon de una libra diaria por cien toneladas de registro. Consistiria tambien en no haber facilitado un vapor que remolcara el *Prince Amadeo* en su salida hasta ponerlo en alta mar, i se le exige que pague las reparaciones i pérdidas sufridas por el buque a consecuencia de la falta de remolque.

Estas supuestas obligaciones del Gobierno de Chile tienen que constar en un contrato escriturado, que los demandantes se han abstenido de presentar, apesar de que han tenido un año de tiempo para ello. Niego, por mi parte, la existencia de tales obligaciones i de los hechos mismos en que se apoya la demanda. Ninguna

prueba se ha presentado ni ofrecido rendir para dejar establecida la existencia de la obligacion, i el hecho de no haber sido cumplida por parte del Gobierno de Chile. Ni una ni otra cosa se prueba por medio de *affdavits* ni de documentos emanados *ex parte*, como es elemental en derecho.

Considero, pues, que aun cuando V. E. llegara a declararse competente para conocer, esta reclamacion habria de ser sin duda alguna desechada, como lo suplico respetuosamente.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i C.^ª, por el señor Robert Bell Crowe, jereñte propietario del buque *Prince Amadeo*, reclama del Gobierno de Chile mil trescientas once libras quince chelines cinco peniques, mas intereses, a razon de seis por ciento anual, valor de estadia, gastos i reparaciones.

El memorialista espone que el *Prince Amadeo* fué fletado por el agente del Gobierno de Chile, don Alfredo Lyon, segun contrato de fletamento de 9 de Mayo de 1890, para cargar guano en algun puerto que designara al fletador i portearlo a un puerto del Reino Unido o del continente europeo; que se designó como puerto de carga la isla de Lobos de Afuera, i allí se dirijió la nave, donde arribó el 12 de Febrero de 1891; que el 17 se dió aviso de estar lista la nave para cargar i se procedió a ello, pero a causa de la lentitud con que se efectuó la operacion solo se terminó el 10 de Junio; que ese mismo dia se entregaron los documentos firmados por el capitan al gobernador; que el plazo para efectuar el carguío habia espirado el 9 de Mayo, i que por lo tanto, el fletador habia

incurrido en la obligacion de pagar 31 dias de estadías; que el gobernador rehusó reconocer la cuenta, i, ademas se negó a despachar el buque, por cuya razon no le fué posible salir del puerto, a ménos de incurrir en la multa de dos mil libras esterlinas estipulada en el contrato de fletamento; que el 14 de Junio el gobernador llamó al capitán i le entregó los papeles del buque, despachándolo, i le ordenó perentoriamente que en el acto se hiciera a la vela; pero al mismo tiempo le prohibió que, regresando a la nave, ni él ni su tripulacion tuvieran comunicacion con alguién de tierra o de otra nave; rehusó aun el permiso para que el vaporcito de la isla, perteneciente al Gobierno, remolcara al *Prince Amadeo* hácia fuera; que el buque estaba fondeado con cuatro anclas i era indispensable auxilio de fuera del buque para poderlo mover; que el 15 de Junio el capitán dirijió al gobernador una segunda reclamacion por cinco dias mas de estadías: que el dia 16 entró el crucero *Esmeralda* del partido congresista al puerto i habiendo ido uno de los oficiales del crucero a bordo del *Prince Amadeo*, el capitán de esta nave le contó lo que le sucedía, esto es, que a la vez que se le habia ordenado zarpar se le privaba de los medios de hacerlo; el oficial del buque de guerra le dijo que podia salir del puerto i que, sin pérdida de tiempo, hiciera las jestionés para ello, que no le fué posible prepararse en pocas horas; que el 16 en la noche el crucero abandonó el puerto de Lobos llevándose los empleados que allí habia del Gobierno del señor Balmaceda i el vaporcito que en la isla se ocupaba del servicio del agua i de remolque; que con la desaparicion del vaporcito se dificultó en extremo la salida del *Prince Amadeo*; que cuando habia izado tres de sus anclas se arrastró el buque como milla i media hácia afuera i pudo darse a la vela tan solo el 13 de Julio; que el buque, en esta operacion, se sacudió fuertemente i parecia hubiera chocado su fondo con algo; que al salir el buque fué menester largar el ancla que no se habia izado i el cable de alambre de ésta, para evitar que encallara el buque en las rocas del Este de la bahía; que para reparar los daños, reponer las pérdidas de elementos i obtener provisiones i agua, el capitán tuvo que dirijirse al Callao; que en ese puerto contrató el capitán un buzo, a razon de diez libras esterlinas al dia, para que examina-

ra los fondos i efectuase las reparaciones necesarias; que se vió que el accidente de Lobos le habia raspado i roto veinticinco planchas de metal, que hubo que reemplazar; que del Callao el *Prince Amadeo* se dirijió a St. Nazaire, en donde recibió órden de desembarcar su cargamento; que en este puerto hubo necesidad de recorrer nuevamente los fondos, pues lo ejecutado en el Callao no fué sino provisional; que por todo lo espuesto cobra al Gobierno de Chile por sesenta i cuatro dias de estadías, desde el 9 de Mayo hasta el 13 de Julio de 1891, a razon de una libra esterlina al dia por cada cien toneladas de las 1,603 de rejistro del

buque	£ 1,025-6-8
Por valor de los gastos de reparacion en el Callao	122-12-6
Por valor de la reparacion en St. Nazaire	125-8-6
Por valor del ancla i cable de alambre perdidos en Lobos. ,	26.18-9
Por valor de vaiven para el ancla, perdido tambien en Lobos	11-9-0

Dando un total de £ 1,311-15-5

mas intereses del seis por ciento anual sobre esta suma hasta la fecha del pago efectivo.

Acompaña con el memorial un poder de Robert Bell Crowe a Williamson, Balfour i Ca. i protesta del capitan del buque *Prince Amadeo* hecha ante el cónsul de S. M. B. en el Callao en 6 de Agosto de 1891.

El ajente de Chile pide que no se admita el memorial porque no cumple con lo prescrito por los artículos III i VIII del Reglamento; opone la escepcion de falta de personería del concurrente por defecto de los poderes; igualmente deduce la escepcion de incompetencia del Tribunal, por no haber justificado el reclamante su carácter de súbdito británico, i por la naturaleza de los hechos en que se funda la reclamacion; pues no se trata «de actos u operaciones de las fuerzas de mar o tierra», sino simplemente de la falta de cumplimiento de un contrato, lo cual no está comprendido en la jurisdiccion atribuida al Tribunal por la Convencion de 26 de

Setiembre de 1893; dice que si hubiera de darse a la Convencion el enorme alcance que le atribuyen algunos reclamantes, todas las cuestiones que se han suscitado entre ciudadanos ingleses i el Gobierno de Chile deberian ser sometidas al conocimiento del Tribunal, i que las hai numerosas, principalmente por asuntos aduaneros, por estacamentos de salitre i por terrenos fiscales; que el artículo VI del Reglamento dispone que en el memorial se espresé «si se ha recibido alguna suma de dinero o compensacion a cuenta de su reclamo i de quién i si su reclamacion ha sido anteriormente presentada ante cualquiera otro Tribunal», i a pesar de la negativa que inserta de lo anterior dicho memorial, el ajente de Chile tiene datos que están en oposicion con ese aserto, pues sabe que apénas llegado el *Prince Amadeo* a St. Nazaire, el capitán de esta nave ocurrió al Tribunal allí establecido i demandó el pago de seiscientos ocho libras esterlinas quince chelines diez peniques, en que por aquella época fueron estimados los perjuicios; que hai, pues, mérito para oponer escepcion de litis pendiente i talvez la de pago i cosa juzgada; que no se ha probado ninguno de los hechos i que los niega todos; que reproduce todo lo espuesto al contestar i duplicar en la reclamacion número 2 respecto a la fuerza mayor i caso fortuito; que los otros capítulos de la demanda no tienen razon de ser, por cuanto el Gobierno nunca se obligó ni a ayudar a la salida ni al manejo del buque.

Con la réplica se acompañan diversos documentos para justificar la nacionalidad de reclamante i del buque *Prince Amadeo*, como asimismo contrato de fletamento i protesta i se rebaten las alegaciones de la contestacion.

En la dúplica se niega todo valor probatorio a los documentos acompañados i se insiste en todos los capítulos con que se ha pedido la incompetencia del Tribunal i en subsidio el rechazo de la reclamacion.

Considerando: que el reclamante Robert Bell Crowe, súbdito británico i propietario jeringente del buque ingles *Prince Amadeo*, confiesa en su memorial que el espresado buque, fletado, segun lo afirma el 9 de Mayo de 1890 por el Gobierno de Chile para cargar guano por su cuenta, sin exhibir siquiera el contrato de fletamento,

recibió su cargamento completo en Lobos de Afuera el 10 de Junio de 1891, i que si no se hizo inmediatamente a la vela fue porque el capitan del buque reclamó del Gobernador de la isla, que desempeñaba las funciones de agente de Gobierno fletador el pago de 31 dias de estadías, pago que éste se negó a efectuar;

Considerando: que el agente del Gobierno podia tener motivos justificados para no reconocer voluntariamente esta deuda en razon de la contencion que existia entre las partes, ya sobre quien pesaba la responsabilidad de la demora en el carguío, ya sobre el avalúo de las estadías; que en todo caso el capitan hubiera podido zarpar sin incurrir en gran riesgo de pérdida desde que el cargamento garantizaba los derechos eventuales que hubiera podido hacer valer ante los Tribunales competentes;

Considerando: que si el gobernador de la isla al entregarle, el 14 de Junio, al capitan los papeles de partida, le dió orden de hacerse a la vela, tenia facultad para proceder así, en su calidad de agente de los fletadores i si agregó a esta orden la de no comunicarse con tierra o con los otros buques, lo que simplemente se alega por el reclamante, no habria en su carácter de gobernador sino ejercitado un derecho perfectamente justificado en razon del peligro a que se encontraba espuesta la isla de Lobos en aquella época, pero que no era una medida que racionalmente pudiera estimarse como acto de guerra;

Considerando: que si el capitan esperimentó contratiempos para levantar ancla i hacerse a la vela despues del 16 de Junio, al Gobierno fletador no puede hacerlo responsable por ello desde que no se ha probado que hubiera contraído en el contrato de fletamento la obligacion de cooperar a esas maniobras i de facilitar la salida del buque del puerto de Lobos;

Considerando: que resulta de todo lo que precede que los hechos en que se funda la presente reclamacion no tienen relacion alguna con los actos ejecutados por la fuerza de mar i tierra de la República; que ningun hecho de guerra tuvo lugar en Lobos ántes del 16 de Junio de 1891 i que el buque *Prince Amadeo*, completamente cargado i premunido de todos sus papeles de salida, pudo hacerse a la vela ántes de aquella fecha; que no se trata en este

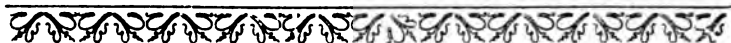
caso sino de una contencion acerca del pago de los gastos de estadía que no se encuadra en la jurisdiccion escepcional constituida por la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral por unanimidad de votos, se declara incompetente para conocer en esta reclamacion.

Santiago, 22 de Noviembre de 1895.— CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Noviembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.





RECLAMACION N.º 79

ROBERTO K. KELLEY

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Roberto K. Kelley, único socio de la firma G. T. Soley, armadores i propietarios del navío *Alumbagh*, segun consta del poder que se acompaña, al Tribunal Arbitral Anglo-Chileno, respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es comerciante, armador, ciudadano ingles de nacimiento, i reside en Liverpool, en donde tambien tenia su domicilio durante todo el año de 1891. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que interpondremos a su nombre, ni ha obtenido compensacion alguna por los daños que la motivan. No tomó participacion de ningun jénero en la contienda civil de Chile, que empezó el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891.

Encontrándose el *Alumbagh* en Rio de Janeiro, fué fletado en Valparaiso el 1.º de Mayo de 1891, por los señores Gibbs i Ca., como agentes del armador, a los señores Browne, Beeche i Ca., para tomar un cargamento de salitre en el puerto de Taltal, en la costa de Chile. Salió de Rio el 9 de Junio del año mencionado, i como al doblar el Cabo de Hornos sufriese algunos daños, si bien de poca entidad, en la verga de gavia inferior i estuviese ademas necesitado de algunas provisiones, se vió obligado a hacer

arribada en el puerto de Corral. Llegó a esta bahía el 19 de Agosto: pero, cuando al cabo de tres días estuvo listo para continuar viaje al puerto de su destino, las autoridades rehusaron despachar la nave, a pretexto de que Taltal se encontraba ocupado por el partido revolucionario. No solamente se le impidió zarpar, sino que no se permitió al capitán dirigir telegramas a sus armadores o a los agentes de éstos.

La detención se prolongó hasta el día 15 de Setiembre.

La detención duró 27 días, de los cuales es justo descontar tres, que en todo caso habría necesitado el *Alumbagh* para reparar la verga deteriorada i embarcar algunas provisiones.

Reclámase, pues, del Gobierno de Chile el pago de cuatrocientas veinticinco libras esterlinas cuatro chelines (£ 425-4-0) por 24 días de detención, a razón de cuatro (4 d) peniques diarios por cada tonelada, siendo 1,063 el tonelaje del buque.

Pídese también el pago de intereses de 6% anual desde el 15 de Setiembre de 1891 hasta el pago efectivo. Ofrecese acreditar, por medio de la prueba, la efectividad de los hechos que constituyen la reclamación si el Gobierno demandado los negare.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso, this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Roberto K. Kelsey, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 425-4-0 e intereses, por 24 días que, según se dice; pasó en el Corral sin obtener su despacho el buque *Alumbagh*, entre el 22 de Agosto i el 15 de Setiembre de 1891.

Supuesto que dicho buque hubiera podido reparar sus averías en aquel tan desprovisto puerto, en el corto espacio de tres días, es de todo punto inverosímil que se le impidiera zarpar; sobre todo, después que, al sexto día de estar listo, la batalla de la Placilla concluyó el 28 de Agosto con la guerra civil i con toda medida posible restrictiva del tráfico marítimo. ¿Con qué objeto se le habría retenido hasta el 25 de setiembre? Niego la prohibición de usar el telégrafo, como absolutamente increíble, sin atribuirle importancia en cuanto al derecho.

Por lo demás, esta reclamación es en jeneral análoga en el fondo i en la forma a la número 67 relacionada con el buque *Overdale* i a las otras marítimas presentadas por la misma firma comercial.

Por eso, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, todo lo dicho en la contestación dada por mí a la indicada reclamación núm. 67 i demás, especialmente en cuanto se refieren a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito inglés el reclamante ni tratarse de actos de las fuerzas militares o navales de la República, agregándose en este caso la particularidad de que los supuestos actos no se habrían verificado durante la guerra civil, sino después, en su mayor parte.

Reproduzco asimismo lo dicho en aquellas reclamaciones en cuanto además se refieren: a la inadmisibilidad de ella por no estar legalmente justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento i falta de comprobación de

los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Siendo esta reclamacion idéntica a las precedentes de la detencion del *Prince Amadeo* en Valparaiso, i análogas a las que provienen de la prohibicion de embarcar trigo en Talcahuano, sin otra diferencia, que la de haber sido detenido el *Alumbagh* en el puerto de Corral, el señor ajente del Gobierno de Chile se limita en la contestacion a reproducir lo que ha dicho en los referidos casos.

Por nuestra parte, debemos tambien dar por reproducida la réplica que hemos presentado en los mismos reclamos.

Diremos ahora solamente que acompañamos, con su correspondiente version castellana, un *affidavit* o declaracion juramentada de nuestro mandante don Roberto Kelly, de la cual consta que la *Alumbagh* pertenece a una sociedad anónima denominada *S. T. Soley i Ca.*, de la cual es miembro el señor Kelly. El certificado de incorporacion de la Compañía rola en el espediente de la reclamacion núm. 95, referente a la nave *Cupica*, donde lo hemos agregado con otros mas. Con la esposicion jurada del señor Kelly i con la certificacion del notario que la autoriza se comprueba que todos los miembros de la sociedad propietaria de la *Alumbagh* son súbditos ingleses. Tambien agregamos ahora el contrato de fletamento, dos cartas del capitan a los navieros i dos de los señores Gibbs i Ca. a los mismos.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

En la réplica se considera esta reclamacion como idéntica a otras, i como «análoga a las que provienen de la prohibicion de embarcar trigo en Talcahuano.» A lo que ha dicho en ellas se refiere aquí el replicante: por mi parte, hago otro tanto, reproduciendo particularmente lo espuesto i alegado por la defensa del Gobierno reclamado en las reclamaciones típicas números 67 i 75, presentadas por los mismos memorialistas con referencia a los buques *Overdale* i *Cupica*.

Relativamente a los documentos presentados con la réplica, fácil es observar que en parte contradicen al memorial, i en jeneral, confirman lo alegado en la contestacion, sin modificar, por lo demas, sustancialmente la condicion jurídica del caso.

Segun el memorial i el *affidavit* agregado, las autoridades del puerto de Corral, en Valdivia, no permitieron al buque *Alumbagh* «enviar telegrama alguno o embarcar provisiones, ni le quisieron despachar para un puerto del norte, ni a puerto en el Perú», al paso que en la carta, tambien anexa, que los señores Gibbs & Co, de Valparaiso, ajentes de los armadores, dirijieron a éstos con fecha de 5 de Setiembre de 1891, decian. «El dia 20 último (de Agosto), recibimos un telegrama de Valdivia comunicándonos que este buque (el *Alumbagh*) habia llegado a Corral *fallo de provisiones* i estaba nuevamente en viaje para el Callao».

Segun otra carta de los mismos ajentes, fechada el 15 de Setiembre, el dia 10 de ese mes habian telegrafiado al capitan del *Alumbagh* para que se dirijiera de Corral a Caleta Buena, en vez de Taltal, agregando estas palabras: «los fletadores están indignados a causa de la demora *consiguiente a haber el buque hecho escala en Corral*, lo que les ha causado serios inconvenientes, etc.»

El capitan Churchill sabia, o debia saber, que en aquella época ofrecia inconvenientes el despacho de buques de los puertos del sur de Chile para los puertos del norte, ocupados por los congre-

sistas. ¿Por qué entró a Corral, haciendo allí aquella escala que, según los señores Gibbs i Co., fué causa de la demora? No tanto por rotura de las velas, cuyo cordaje estaba podrido, sino «en busca de agua i provisiones», como lo espresa la carta, igualmente agregada a la réplica, escrita el 20 de Agosto por el capitán a los armadores, i como lo repitió el reclamante mismo, señor Kelley, en el citado *affidavit*.

El artículo I del contrato de fletamento imponía naturalmente obligacion a los armadores o fletantes de tener el buque abastecido i en todo sentido en buen estado para verificar el viaje», de Rio Janeiro a Taltal, etc. Por falta de cumplimiento de aquella o de otra cualquiera obligacion de los fletantes, tocaba a los fletadores dirigirse contra aquellos i no a los fletantes contra el Gobierno de Chile, el cual ninguna participacion tenia en el contrato: correspondia esclusivamente a los contratistas hacer valer las acciones i escepciones a que en derecho hubiere lugar, derivadas del contrato mismo.

Refiriéndome, por lo demas, a las citadas reclamaciones números 67 i 75, termino aquí suplicando a V. E. se sirva en definitiva resolver como lo tengo pedido, declarándose incompetente para conocer de esta reclamacion, o desechándola en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por el señor Roberto K. Kelley, súbdito británico, armador propietario de la barca *Alumbagh*, reclama del Gobierno de Chile, cuatrocientas veinticinco libras esterlinas cuatro chelines [£ 425-4 0], correspondientes a 24 días de detencion de la nave, mas intereses del 6% sobre esta suma a contar desde el 15 de Setiembre de 1891 hasta la fecha en que se efectuó el pago. Espone el memorialista que encontrándose el *Alumbagh* en Rio

Janeiro el 1.º de Mayo de 1891, fué fletada en Valparaíso por los señores Gibbs i Ca. como agentes del propietario de la nave, a los señores Browne, Beeche i Ca. para tomar un cargamento de salitre en el puerto de Taltal; que zarpó de Río Janeiro el 9 de Junio del mismo año i al doblar en Cabo de Hornos el buque sufrió algunos daños en la arboladura, que lo obligó a arribar al puerto de Corral el 19 de Agosto, donde permaneció tres días i cuando estuvo listo para continuar su viaje al puerto de su destino las autoridades rehusaron despachar la nave a pretesto de que Taltal estaba ocupado por las fuerzas revolucionarias; que no solamente se le impidió zarpar, sino que aun no se le permitió dirigir telegramas a los armadores o a los agentes de éstos; que la detención duró 24 días i en vista de lo espuesto, cobra las sumas ya indicadas.

Acompaña al memorial un poder del señor Kelley a los señores Williamson, Balfour i Ca.

El agente de Chile contesta que es inverosímil que la nave *Alumbagh* pudiera reparar sus averías en el corto plazo de tres días en un punto tan desprovisto de recursos como lo es el puerto de Corral i que después de estar listo se le haya impedido zarpar hasta el 15 de Setiembre, cuando ya se había librado, el 28 de Agosto, la batalla de la Placilla, que puso término a la guerra civil; que niega absolutamente la prohibición de usar del telégrafo; que, por lo demás, reproduce aquí lo espuesto en la reclamación número 67, análoga a la presente, i especialmente en cuanto se refiere a la incompetencia del Tribunal por no ser el reclamante súbdito británico, ni tratarse de actos ejecutados por las fuerzas militares o navales de la República, agregándose, todavía, que los supuestos actos aparecen verificados después de haber terminado la guerra civil; que asimismo reproduce la parte que se refiere a no estar justificada la personería del ocurrente, a que no se hayan cumplido las prescripciones del Reglamento, a la falta de comprobación de los hechos alegados i a la absoluta irresponsabilidad del Gobierno de Chile, aun suponiendo efectivos tales hechos; en conclusión, pide al Tribunal se sirva declararse incompetente para conocer en esta reclamación, o en subsidio, no admitirla o rechazarla en todas sus partes.

El memorialista, replicando, espone, que se limita a reproducir en esta demanda lo espuesto en la reclamacion núm. 78, que es idéntica a ésta, i acompaña una declaracion jurada, del mandante señor Kelley, en la que espone que la nave *Allumbagh* pertenece a una sociedad anónima de la cual el declarante es miembro, i un contrato de fletamento.

En la dúplica, el ajenté de Chile dice, que es efectivo que esta reclamacion es idéntica a otras i se limita tambien a reproducir las alegaciones espuestas por su parte en las reclamaciones núms. 67 i 65; i que no habiendo la réplica modificado sustancialmente la situacion jurídica del caso, insiste en lo solicitado al final de la contestacion.

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Roberto K. Kelley súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Allumbagh* se funda en dos capitulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mas i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *Allumbagh* se hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1892 autoriza al presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias asi lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urjencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejití-

ma bajo el punto de vista del derecho público interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Allumbagh*;

2 Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interés del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion o clausura excediere* de seis días; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895. páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Allumbagh* cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Price*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el agente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Martli-mo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha*

sido previsto en un *Tratado Internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del pais abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, prescrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urgencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, miéntras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir asi un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo». (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75).

Considerando: que si la medida tomada por el Presidente Balmaceda con respecto a la barca *Allumbagh* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribu-

nal para resolver la demanda deducida por los dueño de la *Allumbagh* en contra del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos los señores árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaído en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia presedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

RECLAMACION N.º 80

J. H. BEAZLEY

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don J. H. Beazley, jereñte i uno de los dueños del navio *British Sceptre*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral respetuosamente decimos:

Nuestro representado es ciudadano británico de nacimiento, es comerciante-armador i desde ántes del año 1891 tiene fijado su domicilio en Liverpool. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil que estalló en Chile el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto del año mencionado, ni prestó servicio o auxilio a ninguno de los partidos contendientes. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que interpondremos en el curso de este memorial, ni ha obtenido compensacion por los daños que la motivan.

El 4 de Enero de 1891 llegó a Valparaíso el *British Sceptre* con un cargamento de cimientó i empezó sin pérdida de tiempo la descarga.

El 10 de Enero, cuando hacia tres dias que la Escuadra habia dado la señal de la revolucion, se habian desembarcado solamente 1,200 barriles de cimientó, esto es unas 216 toneladas. Ese dia i los siguientes se colocaron tropas armadas en el muelle fiscal i a lo largo del malecon, i quedó prohibida toda comunicacion entre los

buques surtos en la bahia i tierra. Por consiguiente, quedó tambien *ipso facto* prohibida la descarga de las naves. Este era el estado de cosas que rejia el 16 de Enero, dia en que el fuerte Valdivia hizo fuego con sus cañones mas grandes contra el blindado *Blanco Encalada*, que enarbolaba la insignia del almirante. Una de las balas del fuerte Valdivia pasó por encima del *British Sceptre*, que se hallaba inmediato al *Blanco Encalada*. El mismo dia el cónsul británico, en vista de la actitud que asumian los fuertes, aconsejó a los buques ingleses que saliesen de la bahia, i en efecto el *British Sceptre* se alejó de ella. Regresó el 27, cuando se anunció que todo peligro habia pasado, i continuó sin obstáculos su descarga.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de cuatrocientos seis libras esterlinas diecisiete chelines cuatro peniques (£ 406-17-4), con sus respectivos intereses, correspondiente a diez i siete dias de detencion o retardo por las causas indicadas, computando 4 peniques diarios por cada una de las 1,436 toneladas de registro de la nave.

Se ofrece acreditar con prueba aquellos de los hechos espuestos en el presente memorial que niegue el Gobierno reclamado.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour i Co., British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

Se ha reclamado en nombre de D. Juan Enrique Beazley la suma de £ 406-17-4 en que se estiman las estadías causadas por la nave británica *British Sceptre*, por motivo de obstáculos que se dicen puestos por el Gobierno de Chile para el desembarque de carga que ese buque trajo a Valparaíso en Enero de 1891. Como agente del Gobierno paso a contestar el memorial en que se ha formulado dicha reclamación.

1 El memorial no ha sido presentado en la forma exigida por el Reglamento. No se espresa en él el año ni el lugar del nacimiento del reclamante; no se dice si estuvo al servicio de alguna de las partes combatientes o si recibió sueldo de ellas; ni se fija la cantidad exacta que se cobra, puesto que no se designa el monto i ni siquiera el tipo del interés que forma también parte de la suma reclamada. No están, pues, llenadas las formalidades que prescriben los arts. III, IV i VIII del Reglamento. Esto basta para no dar curso a la reclamación; i así lo solicito de V. E.

2 El poder que se presenta no es suficiente para que D. Juan Nicholson represente a D. Juan Enrique Beazley. Este caballero no ha designado en el poder cual es la parte que tiene en el dominio del buque *British Sceptre*, ni mucho menos ha comprobado ese dominio ni el título de jereñte que se atribuye. Tampoco ha acompañado el señor Nicholson los antecedentes que comprueben su participación en la sociedad de *Williamson, Balfour i Ca.*, i la facultad con que usa de la firma social. Por otra parte, el mandato ha sido otorgado tan solo para jestionar ante los tribunales chilenos i con arreglo a las leyes del país; i no para ocurrir ante V. E. Finalmente existen en él enmendaturas que no están salvadas, i su legalización es incompleta.

Por estos motivos interpongo la escepcion de falta de personería; i suplico a V. E. se sirva dar lugar a ella.

3 Ademas de esa escepcion dilatoria, opongo a la demanda la de incompetencia del Tribunal. Me fundo para ello en que V. E. no puede conocer sino de reclamaciones elevadas por súbditos británicos, i que emanen de actos u operaciones de guerra. La presente carece de esas dos condiciones, porque no se ha presentado documento que acredite que el señor Beazley sea súbdito de S. M. B. carácter que yo le niego; i porque el impedimento que alega su mandatario haber existido para la descarga del buque en Valparaiso, no es un acto u operacion del Ejército o de la Escuadra de Chile.

4 No son, por otra parte, efectivos los hechos espuestos. Las autoridades marítimas de Valparaiso no pusieron obstáculos de ningun jénero para que las naves surtas en el puerto llevaran a efecto las operaciones de carga o descarga en que se ocupaban. Al contrario, el mismo dia en que se levantó en armas la Escuadra Nacional en contra del Presidente de la República, 7 de Enero de 1891, se dictó un decreto por la Intendencia con el objeto de facilitar el desembarque de mercaderías, señalando el lugar de la bahia en que debia hacerse la carga i la descarga i la hora en que debian amarrarse las embarcaciones fletadas i de carguío. Este decreto no tuvo mas objeto que evitar al comercio hasta donde era posible los perjuicios que pudieran acarrearle los actos de hostilidad que eran de esperarse a causa del estado de guerra que se iniciaba.

Es cierto que uno de los fuertes atacó al blindado *Blanco Encalada*; pero la autoridad no creyó llegado el caso de hacer desalojar la bahia, ni ese ataque causó perjuicio alguno a los neutrales. El señor cónsul británico pudo, sin embargo, temer que las operaciones bélicas continuaran, i por eso talvez aconsejó al capitan del *British Sceptre* que abandonase el fondeadero.

5 Pero el Gobierno de Chile no tiene nada que ver con ese consejo, i ménos con la determinacion del capitan para llevarlo a efecto. Suponiendo todavia que a causa de las operaciones de la guerra se hubiese paralizado el desembarque de mercaderías, hecho que no ocurrió, ninguna responsabilidad afectaria al Gobierno de Chile a consecuencia de esa medida. El puerto de Valparaiso

fué el teatro de los primeros acontecimientos de la guerra; i no es extraño que los comerciantes sufriesen atrasos o demora en sus negocios, o que los buques no pudieran efectuar su descarga con la comodidad de que disfrutaban en tiempo de paz. Una operacion de guerra trae consigo esa clase de inconvenientes i otros aún mucho mas graves, sin que ello autorice para demandar indemnizacion de perjuicios provenientes de esa causa.

Tampoco es conforme a derecho el cobro de intereses, porque, aun cuando fuera aceptable el cobro del capital, aquellos no se deberian mientras no existiese mora por parte del Gobierno de Chile, cosa que no ha ocurrido ni podido ocurrir con respecto a esta reclamacion; pues ni se trata de una cantidad líquida i exigible, ni de obligacion que debiera cumplirse en plazo determinado, ni por fin ha existido ántes de ahora reconvencion judicial.

No reconozco el tonelaje que se tribuye al *British Sceptre*, ni acepto el valor que se señala a las estadías, que en niugun caso seria obligatorio para el Gobierno de Chile.

Con lo espuesto, suplico a V. E. que, si no da lugar a las escepciones previas, se sirva rechazar en todas sus partes la presente reclamacion.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor.

Las escepciones previas que el señor ajente del Gobierno de Chile suscita en el memorial de contestacion son, en cuanto se refieren a pretendidas infracciones reglamentarias, comunes a todas

las demas, por este motivo no reproduciremos aqui cuanto hemos dicho en otras ocasiones.

En cuanto a la escepcion de incompetencia basada en no ser nuestro mandante súbdito británico, espondremos que semejante negativa no apoyada en informacion, ni en documento alguno i evidentemente deducida al acaso, está destruida con el *affidavit* o declaracion *jurada* que ahora exhibimos. Este documento manifiesta que la barca *British Sceptre* pertenece a una sociedad anónima denominada *The British Shipowners Co. Ltd.*, cuyo director-gerente es don Santiago Enrique Beazley, nuestro mandante, i que todos los miembros de la compañía son súbditos ingleses.

A la vez que el *affidavit* acompañamos el contrato de fletamento del *British Sceptre*, i dos cartas dirijidas por el capitan a los navieros. El certificado de incorporacion de la *British Shipowners Co. Ltd.* corre, junto con otros análogos, en el espediente de la reclamacion número 85, referente a la nave *Cupica*.

Llegando a la discucion de derecho, como no deseamos sostener reclamaciones que no esten fundadas en los principios jeneralmente admitidos del Derecho Internacional, diremos con plena franqueza que si el retardo de la descarga del *British Sceptre*, procediese, como lo asegura el señor ajente, no de actos mas o ménos directos de la autoridad, sino de la condicion natural de los negocios cuando hubo estallado la revolucion, la presente demanda no tendrá, en efecto, base sólida i en que apoyarse.

Pero segun nuestros informes, desde el dia en que estalló la revolucion del 7 de Enero de 1891, i por muchos mas, las autoridades impidieron las comunicaciones de las naves surtas en la bahia con tierra, i por consiguiente, todo trabajo de carga o descarga.

Semejante medida era absolutamente innecesaria, porque la Escuadra revolucionaria no ejecutó un solo acto de hostilidad contra el puerto sino que fué pacífica su actitud mientras permaneció en la bahia de Valparaiso. Fuera del cañonazo disparado por el fuerte Valdivia contra el *Blanco*, tampoco hubo hostilidad o acto de guerra entre las fortalezas o las tropas de tierra i de la Escuadra. Por manera, que la referida prohibicion dañó inútil e inoficiosamente

el comercio neutral sin aprovechar de modo alguno a los partidos que contendian, i es, por lo tanto, análoga, bajo el punto de vista del derecho, a la detencion forzada que se hizo experimentar a varias naves inglesas principalmente en la bahia de Valparaiso i en la de Talcahuano. Creemos por esto, que naturalmente se aplican al presente caso las doctrinas jurídicas que hemos espuesto al tratar de aquellas.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile tiene el honor de duplicar en la reclamacion número 80 que ha sido elevada por la casa de Williamson Balfour i C.^a en nombre de D. J. H. Beazley, a quien titula jerente i uno de los dueños de la nave *British Sceptre*.

i A las escepciones dilatorias que formulé en mi contestacion, ha opuesto la casa reclamante las razones que dice haber alegado en la réplica de otras reclamaciones; i por mi parte, hago valer a mi turno las observaciones con que en las respectivas dúplicas he rebatido aquellos argumentos.

Se pretende ahora que el reclamante no es propiamente el señor Beazley sino una sociedad anónima denominada *The British Ship-owners C.^o Limited*, de la cual es jerente el mismo señor Beazley. Esta nueva entidad que entra a figurar como reclamante complica considerablemente las cuestiones sobre personeria del ajente de la casa de Williamson, Balfour i C.^a i la relativa a la incompetencia del Tribunal.

En efecto, el poder presentado no espresa que el señor Beazley haya procedido a otorgarlo en su carácter de jerente de la sociedad anónima que, ahora se hace figurar como dueña del *British Sceptre* ni consta tampoco la existencia legal de la sociedad, ni la facultad

de que el señor Beazley hizo uso para conferir poder a la casa de Williamson, Balfour i C.^a

A última hora se ha presentado un certificado espedido por el señor encargado de negocios de S. M. B. que contradice lo que el señor Beazley afirma en el *affidavit* que se ha acompañado con la réplica. El *affidavit* espresa que el señor Beazley es el jereñte de la sociedad anónima arriba nombrada i que esta i no aquel, es el dueño de la nave *British Sceptre*; mientras tanto el señor encargado de negocios certifica que este buque pertenece en propiedad al mismo señor Beazley.

Este es el inconveniente que tiene presentar en juicio documentos que no emanan de la autoridad llamada por la lei para espedirlos. Ahora mismo, no se sabe a que atenerse entre la afirmacion de un notario ingles confirmada por un *affidavit* i la respetable palabra del señor encargado de negocios de S. M. B. Por eso he sostenido ya con abundancia de razones i de testimonios que no son fehacientes los documentos espedidos por funcionarios públicos, sino con respecto a los hechos que aseveran en virtud de autorizacion legal. Todo certificado que no sea otorgado por un ministro de fe que procede dentro de la órbita de sus atribuciones carece de la fuerza de un instrumento público. Un *affidavit* no tiene en juicio otra importancia que la declaracion juramentada de una de las partes, a la cual la otra no ha deferido el juramento.

Así, pues, en medio de la serie de documentos contradictorios i sin valor, que los reclamantes han exhibido, queda aun mas oscura i complicada que ántes la cuestion de personerfa. En realidad, puedo sostener que nadie la tiene todavia para representar a los dueños o armadores de la nave *British Sceptre* cuyo nombre i nacionalidad son hasta hoi un problema sin solucion.

2 La incompetencia del Tribunal proviene de la falta de comprobacion de la nacionalidad británica del reclamante, así como de la naturaleza de los actos que causaron los perjuicios cuya indemnizacion se reclama.

El señor Beazley no ha probado ser un súbdito de S. M. B. i aunque el certificado del señor encargado de negocios afirma que realmente lo es, i por mui respetable que sea la palabra de este dis-

tinguido funcionario diplomático, el hecho es que en juicio ella carece de mérito probatorio. Un funcionario diplomático no tiene el carácter de ministro de fé, i aun cuando le tuviera, no por eso el certificado espedido por él bastaria para comprobar el estado de súbdito británico de una persona, porque la misma legislacion inglesa ha señalado los funcionarios que deben emitir certificados de esa naturaleza.

Pero, aun dando al certificado del señor encaagado de negocios todo el mérito que se quiera, de poco o nada podria servir en el presente caso. El señor Beazley no es el reclamante, sino que lo es una sociedad anónima de que se dice jerenente. Esta sociedad, que no está reconocida en Chile, no tiene derecho para reclamar porque carece de suficiente parsonería fuera de su propio pais, como lo tengo demostrado en muchas otras reclamaciones. I, aun considerándola hábil para parecer en este juicio, todavía faltaria comprobar su existencia legal i su nacionalidad británica. Acerca de estos particulares no se han presentado documentos ni se ha rendido prueba de ninguna clase, salvo declaraciones *ex parte* que en derecho nada significan.

Si por otra parte la demora que sufrió el *British Sceptre* no ha provenido de actos u operaciones bélicas, la incompetencia del Tribunal no provendria solamente de una causa personal, sino tambien de la materia misma de la reclamacion. Insisto, en consecuencia, en las escepciones que con el carácter de prévias tengo deducidas.

3 En cuanto a la cuestion de derecho, ella es fácil de resolver. Los reclamantes dicen que desde el 10 de Enero tuvo la nave *British Sceptre* que suspender la descarga por haberse prohibido la comunicacion entre la tierra i los buques surtos en la bahía. Con la contestacion al reclamó número 92 he acompañado un reglamento dictado por la autoridad marítima de Valparaíso el 7 de Enero de 1891 para dar facilidades al comercio en la descarga de buques, lo cual manifiesta la inexactitud del hecho en que se basa esta reclamacion.

Si él fuera efectivo, no podria tampoco ser considerado como un acto u operacion de guerra, i por consiguiente no caeria bajo la

jurisdiccion de este Tribunal, como lo tengo manifestado. Se explicaria ademas suficientemente cualquiera medida restrictiva en aquellos momentos en que estallada la guerra civil por la sublevacion de la Escuadra, que se encontraba en actitud hostil dentro de la misma bahia era de temer que se valiera de la tripulacion de los buques neutrales para comunicarse con tierra i llevar adelante el proyecto que entónces se fraguaba de hacer que se sublevase la guarnicion de tierra para obrar en combinacion con la Escuadra.

Por lo demas, la detencion del *British Sceptre* por la causa espresada no habria alcanzado a durar seis dias, que es el término que para casos análogos a este concede el art. 17 del Tratado de Comercio entre Chile i la Gran Bretaña para mantener a salvo la responsabilidad del Gobierno por motivo de la demora que el estado de guerra pueda ocasionar a los buques de una u otra nacion.

Es bien sabido que el 16 de Enero comenzó el bloqueo efectivo del puerto de Valparaiso, bloqueo que fué notificado oportunamente i llevado a ejecucion con todas las formalidades y requisitos exigidos por el derecho de la guerra. La *British Sceptre* se alejó de la bahia asintiendo al consejo que recibió del señor cónsul británico segun lo afirma el mismo reclamante. De ese consejo no puede hacerse emanar responsabilidad alguna para el Gobierno de Chile, ni tampoco del bloqueo, que es una operacion de guerra perfectamente lícita i cuyo principal objeto es paralizar el movimiento comercial del puerto en que se lleva a cabo.

Así, pues, cierto o inexacto el hecho de que se deriva esta reclamacion, ella no puede sostenerse en el terreno del derecho. Aguardo, en consecuencia, que el Tribunal se ha de servir desecharla, en el caso de no dar lugar a las demas escepciones deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson Balfour y Compañía, por don J. H. Beazley, jerente propietario del buque *British Sceptre*, reclama del Gobierno de Chile 406 libras esterlinas, 17 chelines i 4 peniques, mas intereses del 6 por ciento anual, por estadías.

El memorialista espone que el *British Sceptre* llegó a Valparaíso el 4 de Enero de 1891, con un cargamento de cemento i empezó sin pérdida de tiempo a descargarlo; que el 10 de Enero, cuando hacia tres dias que la Escuadra habia dado señal de la revolucion se habian desembarcado solo 216 toneladas i que en ese mismo dia i siguientes se colocó fuerza armada en el muelle fiscal i a lo largo del malecón i quedó prohibida toda comunicacion entre los buques i tierra; por consiguiente quedó tambien *ipso facto* prohibida la descarga de las naves; que el 16 de Enero el fuerte Valdivia hizo fuego con sus cañones mas grandes contra el blindado *Blanco Encalada* que enarbolaba la insignia del almirante; que una de las balas del fuerte Valdivia pasó por encima del *British Sceptre*, i que en vista de esto, el cónsul de S. M. B. aconsejó a los buques ingleses que salieran de la bahía; que el *British Sceptre* siguió la indicacion i no regresó sino el 27 de Enero, cuando todo peligro habia pasado, i continuó sin tropiezo la descarga; que por estas circunstancias reclama del Gobierno de Chile a nombre de su demandante 406 libras esterlinas, 17 chelines i 4 peniques correspondiente a 17 dias de detencion a razon de 4 peniques diarios por cada una de las 1,436 toneladas de registro de la nave.

Se acompaña poder conferido en Liverpool en 31 de Enero de 1895, por el señor J. H. Beazley a los señores Williamson, Balfour i Compañía para la prosecucion de esta reclamacion.

El ajente de Chile opone la escepcion de ineptitud del memorial por no haberse cumplido en él con las prescripciones del Reglamento; tambien opone la escepcion de falta de personeria del memorialista, pues los poderes sucesivos son deficientes i tampoco se ha justificado el derecho del reclamante al buque *British Sceptre*;

asimismo deduce la escepcion de incompetencia por no haberse probado la calidad de súbdito británico del reclamante i por no tratarse de acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República, i por último, en subsidio, pide se rechace la reclamacion, tanto por ser inexactos los hechos en que se funda, pues el Gobierno de Chile no prohibió la descarga del buque en los dias a que se refiere el reclamante, sino que, mui al contrario, el intendente de Valparaiso, el mismo dia en que se levantó la Escuadra, dictó un decreto con el objeto de facilitar el desembarque de mercaderias, señalando el lugar donde debia hacerse; que si es cierto que uno de los fuertes atacó al blindado *Blanco Encalada*, esto no produjo daño a los buques neutrales, i que si el *British Sceptre* salió de la bahia por consejo del cónsul británico, ninguna responsabilidad puede afectarle al Gobierno de Chile, ni por tal consejo ni por cualquier otro que se siguiera; que aunque suponiendo que por causa de las operaciones de la guerra se hubiera paralizado el desembarque de mercaderias en el puerto de Valparaiso, ninguna responsabilidad afectaria tampoco al Gobierno de Chile, pues Valparaiso fué el teatro de los primeros acontecimientos de la guerra i las operaciones de guerra traen consigo esa clase de inconvenientes i otros, sin que ello autorice para demandar perjuicios provenientes de esa causa; que tampoco seria conforme el cobro de intereses, aun cuando fuera aceptable el cobro del capital pues el Gobierno no se habria constituido en mora; que no reconoce el tonelaje que se atribuye al *British Sceptre*, ni acepta el valor que se señala a las estadías.

Con la réplica se acompañan documentos para comprobar la nacionalidad del reclamante i su carácter de jerente de la sociedad anónima inglesa *British Shipowners Company Limited*, propietaria del *British Sceptre*; cartas del capitan de esta nave al jerente en que refiere que le ha acontecido todo lo que relata el memorial; insiste en que desde el 7 de Enero de 1891 se prohibió toda comunicacion de las naves surtas en la bahia de Valparaiso, con tierra i, por consiguiente la carga i descarga de ellas, i que esta medida fué innecesaria porque la Escuadra revolucionaria no ejecutó acto de hostilidad contra el puerto.

En la dúplica se niega todo valor probatorio a los documentos agregados i se insiste en la inexactitud de los hechos espuestos en el memorial, i, para dejar esto fuera de duda, se refiere al Reglamento Marítimo de 7 de Enero de 1891 dictado por la autoridad marítima de Valparaíso i que el agente de Chile acompañó en la reclamación número 92; que, además de los principios de Derecho Internacional que absolverían de toda responsabilidad al Gobierno de Chile aun cuando los hechos fueran ciertos, todavía el artículo 17 del Tratado de Comercio entre Chile i la Gran Bretaña libertaria a Chile de toda responsabilidad por una demora que no duró seis días, pues es sabido que el bloqueo de Valparaíso principió el 16 de Enero en todas las condiciones de legitimidad.

Considerando: que si según el contrato de fletamento firmado en Liverpool en 14 de Junio de 1890, el reclamante J. H. Beazley, administrador del buque inglés *British Sceptre*, obrando en representación de la sociedad *The British Shipowners Company Limited*, fletó el espresado buque a los señores Williamson, Balfour i C.^a para portear a Valparaíso un cargamento de cemento, debe ejercitar su acción en contra de los fletadores si la descarga no pudo efectuarse dentro de los plazos estipulados en el contrato de fletamento, quedando a salvo el derecho de estos para hacer efectiva la responsabilidad de las personas que les hubieren impedido cumplir con sus compromisos;

Considerando: por lo demás, que a un Gobierno no puede exijírsele el pago de los gastos de estadías a buques neutrales que hacen operaciones por cuenta de terceros, a ménos que hubiese estorbado aquellas operaciones con medidas vejatorias i contrarias al Derecho Internacional; que ninguna responsabilidad le nace cuando el retardo que ocurre en el carguío o descarga es la consecuencia de un acto de guerra o de disturbios políticos internos;

Considerando: que el reclamante confiesa en su memorial que siguiendo los consejos del cónsul jeneral británico, el capitán del *British Sceptre*, sacó su buque fuera de la rada de Valparaíso entre el 16 i 27 de Enero de 1891, para ponerse al abrigo del tiroteo que se comprometió entre el blindado *Blanco Encalada* i fuerte de Valdivia; que fué, pues, un acto voluntario de parte del capitán el

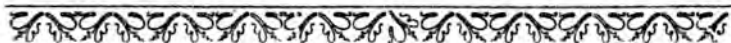
que alejara su buque del puerto de descarga, i que si lo hizo para sustraerle de las consecuencias de la guerra, el Gobierno no puede incurrir en responsabilidad alguna por este capítulo, desde que los actos de guerra ejecutados por ámbos belijerantes eran lejítimos.

Por estos fundamentos el Tribunal, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 22 de Noviembre de 1895.—**CAMILLE JANSSEN.**—**ALFRED ST. JOHN.**—**LUIS ALDUNATE.**

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 81

JUAN WILLIAMSON

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Williamson, armador i uno de los propietarios del navio *Talisman*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro representado es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la industria de armador i reside en Liverpool desde ántes del año 1891. No tomó participacion alguna, directa ni indirecta, en la guerra civil de Chile, que empezó el 7 de Enero i llegó a su término el 28 de Agosto de aquel año. No ha presentado a otro Tribunal la reclamacion que a su nombre vamos a promover, ni ha recibido suma alguna de dinero a cuenta de los daños cuya indemnizacion solicitaremos.

TOMO III — T. A.

45

El *Talisman* zarpó de Newport para Talcahuano i Valparaíso, llevando a bordo un cargamento de diversas mercaderías. Arribó al primero de los mencionados puertos el 9 de Noviembre de 1890, i descargó sin obstáculo las mercancías destinadas a ese punto. En seguida partió a Valparaíso el 12 del mismo mes i ancló en la bahía el 14. El 17 de Diciembre concluyó la descarga i empezó a tomar un cargamento de pasto con destino a Iquique. El 8 de Enero de 1891 estuvo listo para zarpar; pero el intendente de Valparaíso rehusó despacharlo para Iquique, a causa, según espuso, de la sublevación de la Escuadra. Se logró al cabo de cinco días la revocación de la prohibición; el día 14 de Enero la corbeta de guerra inglesa *Champion* entregó los papeles i permisos necesarios para que el *Talisman* saliese de la bahía, i fué la *Champion* quien hizo este servicio porque se había prohibido toda comunicación entre las naves surtas en la bahía i tierra.

El 25 de Enero llegó a Iquique el capitán con el objeto de descargar su cargamento i regresar a Europa con uno de salitre. Pero Iquique estaba bloqueado desde el día 20 por el crucero de la Escuadra chilena *Almirante Cochrane*, por cuyo motivo se vió el capitán del *Talisman* en la imposibilidad de descargar el cargamento que llevaba. Semejante estado de cosas, agravado todavía con el bombardeo de Iquique, que ocurrió el 19 de Febrero, se prolongó hasta el 25 de Febrero, día en que pudo empezar su descarga el *Talisman*.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma de seiscientas setenta i cinco libras esterlinas diez chelines (£ 675-10-0), de las cuales noventa i seis libras esterlinas diez chelines (£ 96-10-0) corresponden a la indemnización de la detención de cinco días que sufrió el *Talisman* en Valparaíso, i el resto, o sean quinientas setenta i nueve libras esterlinas (£ 579-0-0), a la de treinta días que esperimentó en Iquique, computadas ámbas a razón de cuatro peniques (4 d.) diarios por cada una de las 1,158 toneladas de capacidad de la nave.

Solicítase el pago de la suma espresada con intereses de seis por ciento [6%] anual, hasta el día del pago efectivo; i ofrécese acre-

ditar con prueba los hechos espuestos si fueren negados por el Gobierno reclamado.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co., British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso, this twentieth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Williamson, la firma comercial Williamson, Balfour & Co.^a demanda £ 675.10.0 e intereses, en dos partidas, por 35 días que, según se dice, pasó el buque *Talisman* sin poder zarpar de Valparaiso ni descargar en Iquique, durante los meses de Enero i Febrero de 1891, respectivamente.

1 La 1.^a partida asciende a £ 96.10.0 i corresponde a 5 días que se dice haber pasado aquel buque en Valparaiso sin obtener decreto de *zarpe* para Iquique sino el 14 de Enero de aquel año (época en que, según otros memoriales, se negaban absolutamente decretos como este).

Sobre este punto relativo al despacho de buques, me refiero a lo espuesto particularmente en el número 1 de mi contestacion a la reclamacion número 75 presentada por los mismos memorialistas en el caso de la barca *Cupica*.

2 La 2.ª partida de esta reclamacion asciende a £ 579-0-0 i corresponde a 30 dias, durante los cuales, el *Talisman* habria estado en Iquique, no detenido o embargado, sino paralizado en su trabajo de descarga, a consecuencia del bloqueo de aquel puerto. Agrega el memorial que ese estado de cosas, es decir, de bloqueo, se agravó (no se yo como) con el combate de Iquique de 19 de Febrero de 1891 i se prolongó hasta el 25 de aquel mes, dia en que dicho buque pudo empezar su descarga.

Seria absurdo suponer que el estado de bloqueo de Iquique por la Escuadra congresista se prolongara hasta despues del 19 de Febrero, dia en que la plaza quedó definitivamente en poder de las autoridades. Conviene, sin embargo, anotar aquí la confesion de que el 25 de Febrero se hallaba restablecida la descarga de buques en Iquique, para la cual, contradictoriamente, se habia negado permiso al buque *Delacey* hasta el 9 de Marzo, segun la reclamacion número 71 de los mismos memorialistas.

Por lo demas, de noticias que se me han dado resultaria: que el *Talisman* llegó a Iquique, no el 25 sino el 29 de Enero; i que, rebajando cuatro domingos i un dia mas de aviso hasta el 25 de Febrero, la demora habria sido, no de 30 dias sino de 22 dias, cuando mas.

Pero, doi por cierto que hubiera sido de 30 semanas: miéntras la demora fuera causada por la fuerza mayor de un bloqueo lejítimo o de otras operaciones tan autorizadas como esa por el derecho de la guerra, la responsabilidad de Chile no estaria afectada de ninguna manera.

2 Prescindiendo de las anteriores particularidades, esta reclamacion es en jeneral análoga en el fondo i en la forma a la número 67, relacionada con el buque *Overdale*, i a las otras marítimas presentadas por la misma firma comercial Williamson, Balfour i C.ª

Por eso, i para evitar inútiles repeticiones, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, todo lo dicho en contestacion a la referida reclamacion número 67, especialmente: sobre incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles el reclamante ni tratarse de actos de las fuerzas militares o navales de la República; sobre inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las

personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; sobre desconocimiento i falta de comprobacion de los hechos alegados; i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, a V. E. suplico se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Con relacion a la primera partida de la reclamacion ascendente a £ 96-10-0 procedente de haber permanecido el *Talisman* detenido cinco dias en Valparaiso, entre el 8 i 14 de Enero, observa en la contestacion el señor ajente del Gobierno de Chile, que segun lo espuesto por nosotros en otros memoriales, el dia 14 de Enero estaba en pleno vigor la órden de no permitir que ningun buque extranjero zarpase para los puertos del norte.

Si hubiéramos hechos tal afirmacion nada tendria de contrario a lo espuesto con referencia al *Talisman* i si este buque pudo lograr el 14 de Enero que se le despachase fué porqué respecto a él se hizo una escepcion especial, que fué debida a la intervencion del comandante de la nave de guerra de S. M. B. *Champion*, quien obtuvo del intendente de Valparaiso aquel señalado favor.

Por lo demas, así como el señor ajente reproduce, por via de contestacion, en lo relativo a la partida indicada, lo que ha espuesto en las demas reclamaciones procedentes de la prohibicion de despachar buques de Valparaiso a los puertos del norte, nosotros haremos una referencia análoga a la presente en el caso de la *Cupica*.

La segunda partida de la cuenta asciende a £ 579-0-0 i procede de treinta dias de detencion en Iquique. Entregamos la resolucion de

esta parte de la reclamacion, sin mas comentarios, a la libre apreciacion de V. E.

Protestamos, si, de la paridad que el señor ajente parece establecer entre esta partida del reclamo i las que hemos formulado por la prohibicion de cargar trigo en Talcahuano, a la cual se refiere el caso del *Overdale*. Hai entre ámbos sucesos diferencias esenciales, que no podrán escaparse a la penetracion de V. E.

Acompañamos el *affidavit* de M. Jhon Williamson, uno de los propietarios del *Talisman* i cinco cartas del capitán a los navieros. En espediente separado agregamos un certificado de matrícula del *Talisman* i varias partidas de nacimiento de sus dueños.

Tambien exhibimos el Diario de Navegacion de la nave.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

En cuanto a la supuesta o mal llamada detencion del *Talisman* en Valparaiso durante cinco dias, reproduzco lo espuesto i alegado por mi parte en reclamaciones análogas núms. 75, 85, 91, etc.

En orden a la suspension de descarga en Iquique, provinientes del estado de guerra, el caso se asemeja al de la reclamacion núm. 67, i particularmente, al de las núms. 75, 93 i otras relativas a bloqueos, a todas las cuales me refiero.

Entre los documentos agregados a la breve e insustancial réplica, figura un certificado emanado de la matrícula oficial de naves de Liverpool. Segun él, de Enero a Agosto de 1891, eran propietarios del *Talisman* tres señores, don Juan Williamson i dos mas, entre los cuales estaban distribuidas las 64 acciones de aquel buque. Eso guarda conformidad con el memorial mismo i con el poder anexo a él, donde se dice que el reclamante don Juan Williamson es uno de los propietarios de aquel buque.

Como el certificado a última hora presentado, por el señor War-

burton, encargado de negocios de S. M. B. en Chile, acredita que en aquel mismo tiempo el *Talisman* perteneció al dicho Juan Williamson, sin referirse a otros dueños; i como el certificado se ha dado por instrucciones especiales del marques de Salisbury, primer secretario de Estado de S. M. B., la disconformidad entre los indicados comprobantes no puede provenir sino de un error en los informes suministrados al Gobierno reclamante mismo para hacerlos valer como prueba incontestable contra el Gobierno reclamado. Lo mismo ocurre en varios otros casos i es posible que parezca tanto mas extraño cuanto que viene del demandante contra el demandado.

Esta reclamacion se presentó primero a la Legacion de S. M. B. en Chile por £ 599-10-0 solamente, segun puede verse en la lista que allí se formó antes de la constitucion de este Tribunal i que V. E. conoce. Es el caso ya observado respecto de las reclamaciones núms. 3 i 91. En la última de estas hice tambien notar la anomalía del caso presente, en que el monto de la reclamacion ha sido elevado de £ 599-10-0 a £ 675-10-0 sin que se vea derechamente por qué. Esperaba oír alguna explicacion sobre este delicado punto; pero, no se ha dado ninguna, lo que dejo entregado a la consideracion del Tribunal.

En conclusion, i reproduciendo aquí lo espuesto i alegado en las otras reclamaciones análogas citadas al principio, suplico a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i C.^a por don Juan Williamson, armador i uno de los propietarios del buque *Talisman*, reclama del Gobierno de Chile seiscientos setenta i cinco libras esterlinas diez chelines, mas intereses del 6% anual, por detencion de la nave.

El memorialista refiere que el *Talisman* zarpó de Newport para Talcahuano i Valparaíso, llevando a su bordo un cargamento de mercaderías surtidas; que llegó al primero de estos puertos el 9 de Noviembre de 1890 i descargó sin obstáculo las mercaderías destinadas a ese puerto; que en seguida partió para Valparaíso el 12 donde encló el 14; que el 17 de Diciembre concluyó la descarga i empezó a tomar un cargamento con destino a Iquique; que el 8 de Enero estuvo listo para salir; pero el intendente rehusó despacharlo para Iquique, a causa, según espuso, de la sublevación de la Escuadra; que se logró al cabo de cinco días la revocación de la prohibición; que el 14 de Enero la corbeta inglesa *Champion*, entregó los papeles i permiso para que el *Talisman* saliera de la bahía i que fué la *Champion* quien hizo ese servicio, porque se había prohibido toda comunicación con tierra i con las naves surtas en la bahía; que el 25 de Enero llegó el buque a Iquique con el objeto de desembarcar su cargamento i regresar a Europa con otro de salitre que allí debía tomar, pero que encontrado a Iquique bloqueado por el crucero de la Escuadra chilena *Almirante Cochrane*, el *Talisman* no pudo bajar a tierra el cargamento que llevaba; que esta situación, agravada todavía con el bombardeo de Iquique que ocurrió el 19 de Febrero, duró hasta el 25 del mismo mes día en que pudo empezar su descarga el *Talisman*; que, en consecuencia, el reclamante cobra del Gobierno de Chile seiscientos setenta i cinco libras esterlinas diez chelines [£ 675-10-0] mas intereses del 6% anual, de cuya cantidad corresponde noventa i seis libras esterlinas diez chelines (96-10-0) a la indemnización por los cinco días de la detención en Valparaíso i el resto a la de treinta días que experimentó en Iquique, computados ambas a razón de cuatro peniques diarios por cada una de las 1,158 toneladas de capacidad de la nave.

Se acompañan los siguientes documentos: poder con que obran los memorialistas; protesta hecha en Iquique ante el cónsul de S. M. B. por el capitán del *Talisman* contra el bloqueo del puerto; certificado del comandante del *Cochrane*, señor Valenzuela Day, que espresa que el 27 de Enero de 1891 se le prohibió al buque inglés *Talisman* descargar en Iquique por encontrarse bloqueado el puerto.

El ajente de Chile, contestando, espresa que, para hacer evidente la ilegalidad de la primera partida que se cobra, se refiere a lo espuesto por él en el número 1 de la contestacion a la reclamacion número 75, presentada por los mismos memorialistas en el caso de la barca *Cupica*; que respecto de la segunda partida, confiesa el reclamante que su buque no fué ni detenido ni embargado sino paralizado en su trabajo de descarga, a consecuencia de estar bloqueado el puerto cuando penetró en él, i que siendo el bloqueo efectivo un acto lejítimo de guerra, sus consecuencias no afectan la responsabilidad del Gobierno de Chile, como lo tiene ya demostrado en varios otros expedientes de reclamaciones análogas, principalmente en la número 67, presentada por los actuales memorialistas tambien, i que, por consiguiente, para evitar repeticiones, reproduce aquí las mismas escepciones i alegaciones deducidas en esa demanda, aplicándolas al caso presente; que llama la atencion a las inexactitudes respecto de fechas en el memorial, que saltan a la vista; i termina pidiendo se declare el Tribunal incompetente para conocer de esta reclamacion i, en subsidio, la deseche en todas sus partes.

En la réplica i dúplica, se pide se tengan por reproducidos los mismos escritos que, evacuando las partes los espresados trámites, han presentado en reclamaciones análogas; con la réplica se han acompañado varios documentos para salvar los vicios de que, segun el adversario, adolecia el memorial; en la dúplica, se desestima la eficacia de ellos i se hace notar la disconformidad entre la declaracion de los memorialistas acerca de los propietarios del buque *Talisman* i el certificado del encargado de negocios de S. M. B.

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Juan Williamson, súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Talisman*, se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra

civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaíso para permitir el que la barca *Talisman* se hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entonces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urjencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida, lejítima bajo el punto de vista del Derecho Público Interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Talisman*;

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en

cuestion, puesto que, según los términos de la Convención, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Talisman*, cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el ajente del Gobierno de Chile (Calvo, *Decho Internacional*, párrafo 1277; Carlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha sido previsto en un Tratado Internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: además, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urgencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está

previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo. (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el presidente Balmaceda con respecto a la barca *Talisman* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Talisman* en contra del Gobierno de Chile;

Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaidos en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

RECLAMACION N.º 82

SANTIAGO GILLISON

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Santiago Gillison, jereñte i uno de los propietarios de la nave *British Army*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-Chileno respetuosamente decimos:

Nuestro mandante es ciudadano británico de nacimiento, es comerciante i reside en Liverpool desde ántes del año 1891. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile, que estalló el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto del año ya mencionado, [ni prestó auxilio o servicio a ninguno de los partidos contendientes. No ha presentado a otro Tribunal la reclamacion que en seguida deduciremos i tampoco ha obtenido compensacion por los daños que la motivan.

El día 12 de Enero de 1891, entrando el *British Army* a la bahía de Valparaíso, a donde venia destinado, le hizo señales la corbeta de guerra *O'Higgins* que virase i no entrase en el puerto. Habiendo obedecido estas señales el capitan, el jefe de la *O'Higgins* envió a bordo un mensajero con órdenes para que el *British Army* no fondease en Valparaíso sino que se dirijiese a Coquimbo, pues aquel puerto se encontraba bloqueado.

Hízolo así el capitán del *British Army*, i permaneció en la bahía de Coquimbo hasta el 4 de Febrero, día en que la nave de guerra británica *Champion* le hizo saber que ya estaba levantado el bloqueo de Valparaíso. Dirijióse entónces a este puerto i llegó a él el 16 de Febrero.

En el mes de Junio de 1891 el *British Army* se encontraba en Talcahuano embarcando un cargamento de trigo. Desde el 11 hasta el 20 de aquel mes no pudo el barco continuar recibiendo su cargamento a causa de la guerra.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago, con los intereses de seis por ciento (6%) anual, de seiscientas una libras esterlinas, diez chelines i ocho peniques (£ 601-10-8) por la detención desde el 19 de Enero hasta el 16 de Febrero, procedente del bloqueo de Valparaíso, i el de ciento noventa i tres libras esterlinas i siete chelines [£ 193-7-0], también con los intereses de seis por ciento (6%) anual, por la imposibilidad de cargar en Talcahuano, desde el 11 hasta el 20 de Junio, computadas ámbas sumas a razón de cuatro peniques [4d] diarios por cada una de las 1,289 toneladas de registro del buque. Total reclamado: setecientas noventa y cuatro libras esterlinas diecisiete chelines i ocho peniques (£ 794-17-8).

En caso que los hechos referidos en el presente memorial fueren negados por el Gobierno de Chile, ofrécese rendir prueba para establecerlos.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del gobierno de Chile contesta el memorial en que se formula la reclamación número 82 elevada a nombre de don Santiago Gillison, de la manera siguiente:

1 El memorial ha incurrido en omisiones que bastan para desecharlo, según lo prescrito en el Reglamento. No se expresa en él

el año i lugar del nacimiento del reclamante, ni si estuvo el reclamante al servicio de alguna de las partes o recibió sueldo de ellas, ni se fija el monto total de la reclamacion comprendiendo los intereses; ni por último se relatan clara i detalladamente los hechos que dieran márgen a la detención en el puerto de Talcahuano del buque *British Army*, apesar de que en ellos se basa una parte importante de la reclamacion. Se ha faltado pues, a las disposiciones establecidas en los artículos III, IV, VII i VIII del Reglamento, i por este motivo pido a V. E. que se sirva no dar curso a esta reclamacion.

2 El poder con que don Juan Nicholson cree representar a don Santiago Gillison es a todas luces insuficiente. Este caballero se titula uno de los propietarios i jereñte del *British Army*; pero no se cura de comprobar su título de propiedad, ni la cuota que tiene en el dominio de la nave, ni el carácter de jereñte que dice poseer. El señor Nicholson, por su parte, no acredita tampoco la existencia de la sociedad Williamson, Balfour i Ca.; ni su calidad de socio facultado para el uso de la firma social.

El poder no ha sido tampoco otorgado para ocurrir ante V. E. sino ante los tribunales del fuero común, debiendo entablarse las jestioncs en conformidad a las leyes del pais.

Por otra parte, es irregular en su forma esterna a causa de tener enmiendas i entre renglonaduras que no se salvan; i no está suficientemente legalizado. Bien puede, pues, V. E. declararlo insuficiente, como lo suplico oponiendo la escepcion de falta de personeria.

3 A juicio del infrascrito, este alto Tribunal carece de jurisdiccion para conocer en esta causa. El mandatario del reclamante no ha presentado antecedente que compruebe que su mandante es un súbdito británico, calidad que yo le niego; i V. E. solo está llamado a conocer de reclamaciones de súbditos británicos.

La reclamacion misma no está toda basada en actos u operaciones del ejército o de la armada de Chile. Si bien podria decirse que es un acto de este jénero el que impidió al *British Army* la entrada a Valparaíso, i le impuso la demora consiguiente, no puede decirse otro tanto de la tardanza para cargar el buque en el puerto de Talcahuano, porque en este puerto no se efectuó acto de hostilidad

entre las partes beligerantes. Al ménos para conocer de esa parte de la reclamacion es indudable la incompetencia del Tribunal; i como por la primera razon alegada es incompetente para conocer de toda ella, suplico a V. E. que se sirva así declararlo.

4 De los hechos espuestos por el reclamante me consta únicamente que el puerto de Valparaiso fué bloqueado por la Escuadra el 16 de Enero de 1891, bloqueo que duró mui pocos dias. Posible es que, como lo afirma el reclamante, el *British Army* fuera notificado de que no podia entrar al puerto por motivo del bloqueo; i posible es tambien que surgiera algun impedimento para llevar a efecto el carguo del buque en el puerto de Talcahuano. Espero la prueba que se rinda sobre estos hechos; pero no la aceptaré en cuanto al último punto porque, no especificándose cual fué el motivo que estorbó la carga, voi a verme imposibilitado para rendir prueba en contrario.

No acepto tampoco el tonelaje que se atribuye a la nave, ni el valor que se pretende cargar por estadías, pues no se ha exhibido contrato alguno que las estime en una suma dada, i en ningun caso tal contrato seria obligatorio para el Gobierno de Chile.

5 Los perjuicios cuya indemnizacion se solicita han sido divididos por el reclamante en tres distintas partidas, que voi a analizar separadamente bajo el aspecto del puro derecho.

Se cobra primeramente la suma de £ 601-10-8, por estadías a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las 1,289 toneladas de registro que se dice tener el buque, durante los dias que mediaron entre el 19 de Enero i el 16 de Febrero de 1891. Este cobro se funda en el hecho de que al llegar a Valparaiso el *British Army* en la primera de las fechas indicadas, fué notificado de que el puerto estaba bloqueado i no pudo entrar a la bahia hasta la segunda de dichas fechas.

Suponiendo efectivo el hecho, ningun derecho asistiria a los dueños o armadores del buque para solicitar esta indemnizacion. El bloqueo es una medida lejitima de guerra, que impone a los neutrales el deber de respetarla, so pena de confiscacion.

Ocioso juzgo comprobar que, segun las leyes de la guerra, el bloqueo es una operacion lejitima de guerra, i que los perjuicios que

infiere al comercio neutral, deben ser soportados por este como se soporta una calamidad natural, que no es dado al hombre impedir. Esta doctrina es tan obvia i está tan universalmente reconocida que, si se llegase a poner en duda, bastaria citar al acaso cualquiera tratadista de Derecho Internacional. «Si hubiera de prohibirse el bloqueo, dice Fauchille, por la razon de que daña a los neutrales, seria preciso ir mucho mas léjos todavía; lójicamente deberia declararse ilejítima la guerra. La guerra atrae bajo sus banderas a una parte de la poblacion; da lugar a la ocupacion por el enemigo de ciertos territorios i a la destruccion de ciertas vias de comunicacion; ella debilita el movimiento comercial de los belijerantes, i este debilitamiento tiene forzosamente que rebotar sobre el comercio de los neutrales; la esportacion i la importacion disminuirán.»

Las únicas condiciones que se exigen en derecho para la validez del bloqueo, son que sea efectivo i suficientemente notificado. Ambas condiciones se llenaron con respecto al bloqueo de Valparaíso que impidió la entrada al puerto del *British Army*. Varios buques de la Escuadra vijilaban el cumplimiento del bloqueo dentro de la misma bahía; i éste fué notificado oficialmente por la nota de 16 de Enero, que se encuentra publicada en la página 43 de la obra *Memorándum de la Revolucion de 1891*. Algunos autores creen que, fuera de esta ratificacion de carácter jeneral, se requiere otra especial al buque que llega al puerto bloqueado, intimándole la orden de no entrar a él; tambien se llevó a efecto esta clase de notificacion en el caso de que se trata, puesto que, segun lo espresa el memorial, una de las naves bloqueadoras, la corbeta *O'Higgins* le hizo señales de que virase i no entrase a la bahía. En seguida recibió un mensajero que le hizo saber el bloqueo i la consiguiente prohibicion de fondear en el puerto. Están, pues, llenados los dos requisitos que hacen lejítimo el bloqueo. Los perjuicios que se hayan podido irrogar a los buques de comercio por este motivo, no imponen responsabilidad alguna al Gobierno de Chile.

La segunda partida que se cobra es formada por la suma de £ 193-7-0 que proviene de supuestas perturbaciones para el embarque de trigo en el puerto de Talcahuano durante los dias que

mediaron entre el 11 i el 20 de Junio del citado año de 1891. Este cobro no tiene mas apoyo en el derecho que el anterior.

No espresa el reclamante cuál fué la causa inmediata que le impidió efectuar el carguo durante aquellos días, i se limita a atribuir ese impedimento al estado de guerra. Si el hecho ha sido efectivo, es indudable que la guerra solo ha podido actuar como una causa mediata, i en tal concepto ningun cargo puede hacerse razonablemente al Gobierno de Chile. Todo Gobierno tiene derecho paro hacer la guerra, i en el ejercicio lejítimo de este derecho no está obligado a resarcir los daños que puedan oriñarse a los particulares. Es imposible evitar que el comercio nacional o neutral sufra las consecuencias desgraciadas de la situación anormal creada por la guerra. Las transacciones, el acarreo i todos los actos de comercio sufren una paralización inevitable, i de que no puede hacerse responsable a los belijerantes. Es escusado citar autores en apoyo de esta teoría, que todos reconocen, i que jamas ha sido puesta en duda.

La tercera partida de la reclamacion es la referente a intereses. Se cobran éstos a razon del 6% anual, pero no se indica la fecha desde la cual habrian de correr ni aquella en que debieran cesar. Es, pues, indeterminada la suma cobrada, i está bien léjos, por lo tanto, de haber sido fijada con la precision que exige el artículo VIII del Reglamento, lo que basta para rechazar la demanda en esta parte.

Pero hai ademas otros motivos fundados en el derecho que aconsejan igualmente su rechazo. No siendo el capital una deuda líquida i exigible, el deudor, caso de haberlo, no se encuentra en la obligacion de pagar intereses. Tendria este deber, si se hubiera constituido en mora, mas esta no existe sin estar vencido el plazo fijado en un pacto o sin reconvencion judicial. Ninguna de estas circunstancias ocurre con respecto a la presente reclamacion.

Suplico, en consecuencia, al Exmo. Tribunal se sirva desecharla en todas sus partes, si es que no da lugar a las escepciones previas que dejo deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

REPLICA

Exmo. Señor:

Entre las omisiones que ha notado el señor ajente del Gobierno de Chile en el memorial de la reclamacion, figura la de no haber espresado nosotros si el reclamante estuvo al servicio de algunas de las partes combatientes durante el período revolucionario, o si recibió sueldo de algunas de ellas. El señor ajente incurre en error al respecto, porque, refiriéndonos a nuestros mandantes dijimos testualmente en el memorial que «no prestó auxilio o servicio a ninguno de los partidos contendientes.»

Los demas defectos que indica el señor ajente, esceptuando los que trataremos en seguida, son los mismos que ha observado en las demas reclamaciones, por lo cual no nos ocuparemos especialmente de ellos. Creemos que, en todo caso, quedarán subsanados con el *affidavit* que presentamos sólo ahora porque llegó a nuestras manos despues de formado el memorial de la demanda. Comprueba ese *affidavit* que el *British Army* pertenece a la sociedad denominada *Gillison & Chawick*, uno de cuyos miembros, el señor Chawick nos confirió el poder con que obramos. Igualmente manifiesta el referido documento que todos los miembros de la sociedad propietaria, son súbditos ingleses.

Reconocemos ingenuamente que en el primer memorial no especificamos suficientemente el motivo que obligó al *British Army* a suspender su carguo en Talcahuano desde el 11 hasta el 20 de Junio de 1891. Ello provino de que no habíamos recibido datos completos sobre este punto. Pero hoy los poseemos, i como consta, además, del *affidavit* que hemos citado ya, i de los documentos que despues mencionaremos, ello se debió a que el Gobierno del señor Balmaceda dió orden de prohibir el embarque de trigo en Talcahuano i se mantuvo en vijencia esa orden durante el período indicado en el memorial, esto es, desde el 11 hasta el 20 de Junio.

La discusion debe versar naturalmente, sobre los dos sucesos

que son materia de la reclamacion. En cuanto al último, o sea la detencion forzada en Talcahuano a causa de la prohibicion de embarcar trigo la cuestion es idéntica a la que ha orijinado muchas otras reclamaciones presentadas por nosotros mismos, i debemos referirnos, para escusar repeticiones, a cuanto hemos espuesto en el caso del *Overdale*.

Por lo que atañe a los daños procedentes de la noticia de estar bloqueado el puerto de Valparaiso, comunicada por la corbeta *O'Higgins* al *British Army*, en los momentos que la nave penetraba en el puerto, el señor ajente sostiene que se impartió en ejecucion del bloqueo que, desde el 16 de Enero, emprendió la Escuadra. Afirma que en ese bloqueo se observaron rigurosamente los preceptos del Derecho de Jentes, porque fué notificado en jeneral a las naciones neutrales, como lo prueba la nota de 16 de Enero publicada en el *Memorándum de la Revolucion* i en especial al *British Army*, i fué mantenido en vigor por fuerzas efectivas i suficientes.

De esta esposicion surjen varias cuestiones. Ante todo ¿es efectivo que la Escuadra bloqueó al puerto de Valparaiso en el sentido que el Derecho Internacional asigna a la palabra bloqueo? No tenemos a la vista la nota de 16 de Enero que cita el señor ajente, i no podemos por el momento apreciar su naturaleza i alcance; pero queremos suponer que ella se refiere a una verdadera resolucion de poner a Valparaiso bajo el entredicho del bloqueo. No obstante, no se puso en realidad bloqueo porque si bien a uno o dos buques se hizo saber de un modo informal que la plaza estaba bloqueada, en cambio a muchas otras se les dejó salir del puerto o penetrar en él. Estas escepciones o desigualdades disipan la idea de que haya podido existir un verdadero bloqueo, i dan accion de perjuicios a las naves que recibieron un aviso oficial inexacto. En seguida, ¿tenia la Escuadra derecho de bloquear el puerto de Valparaiso o cualquier otro de la República, casi en los propios momentos en que se declaraba desligada de todo deber de obediencia hácia el señor Balmaceda i realizaba su primer acto de revolucion?

El derecho de bloqueo pertenece a los belijerantes, i aunque individualmente creemos que por tales deben entenderse en las

guerras civiles no solamente los partidos cuya beligerancia ha sido reconocida por las naciones neutrales, sino tambien los que real i verdaderamente reunen las condiciones requeridas, no obstante, no vemos como podria sostenerse que la Escuadra las poseía cuando ocurrió el pretendido bloqueo. Hacía apenas nueve dias que habia negado obediencia al señor Balmaceda; no poseía aún, ni poseyó hasta algunos meses despues, una pulgada de territorio, i su accion se habia limitado hasta entónces, a espedir el manifiesto del 7 de Enero.

Parécenos que a esta situacion se aplica precisamente el precepto de Derecho Internacional que consigna Fiore en la nota del art. 1222 de su *Derecho Internacional Codificado*, version castellana de don Alejo Garcia Moreno.

«Un beligerante, dice, puede bloquear, en todo o en parte, el litoral, los puertos i las radas del Estado enemigo, hasta donde sea necesario para canseguir el fin de la guerra; pero es necesario que la guerra exista de hecho; *i si se trata de guerra civil, que uno de los partidos reivindique el derecho de soberania en el territorio que ocupe lo mismo que el otro.*»

Esta doctrina no es mas que una derivacion de los principios jenerales del derecho, así como para ejercer los derechos civiles es menester existir civilmente, tambien para ejercer los derechos internacionales es menester existir internacionalmente. Ahora bien, por grande i noble que sea la causa que impele a un partido político a promover la guerra civil no podrá ser considerado como persona capaz de poseer ciertos derechos internacionales desde el primer momento sino que será menester que tenga algunas atributos de soberania, entre los cuales el mas distintivo es el territorio en que ha de ejercerla.

En cualquiera parte, dice Bluntschli, donde un pueblo administrado por un Gobierno, ha llegado a ser, en un territorio determinado, un conjunto que ofrece garantias suficientes de estabilidad se considerará como un Estado en Derecho Internacional.

Por otra parte, la manera como fué constituido lo que se denomina bloqueo de Valparaiso por la Escuadra, es otra circunstancia importante para asignarle su verdadero carácter. Una sola nave, la

O'Higgins que, segun entendemos, ni siquiera estaba armada en guerra, fué destinada a cruzar intermitentemente por la boca de la bahia, mientras permanecia dentro de ella el resto de la Escuadra. Ni constituia ese buque una fuerza bloqueadora suficiente, ni la forma en que actuaba, que era cruzando por una considerable extension, revelaban el propósito de establecer un bloqueo formal, sino solamente el de impedir que entrasen al puerto ciertos i determinados elementos de que pudiese aprovechar el señor Balmaceda, o que conviniese tomar a la misma Escuadra para sus futuras operaciones. Esto esplica por qué penetraban sin obstáculos en la bahia o salian de ella la mayor parte de las naves que lo necesitaban. Es seguro que el cargamento de carbon que traia a bordo el *British Army* fué la causa que indujo a la *O'Higgins* a decir al capitan que no debia entrar a Valparaiso, sino dirigirse a Coquimbo. De este modo se privaba al señor Balmaceda de un elemento indispensable para la organizacion de cualquiera fuerza naval i se reservaba la Escuadra la posibilidad de adquirirlo para sí, en el momento que lo necesitase.

Si hubiera existido un bloqueo real despues del 16 de Enero en Valparaiso, este habria sido ilejítimo por otro motivo mas. El derecho de bloquear no tiene otro fundamento que la necesidad de llevar a término satisfactorio una guerra o una operacion bélica: en este punto están acordes todos los publicistas modernos. Por manera que cuando no conduce a este fin, no es reconocido como legal por el Derecho Internacional. I en caso de no haber existido un verdadero bloqueo, el mero hecho de haber sido alzado a los pocos dias, como lo afirma el señor ajente, i los ningunos resultados que habria producido seria la mayor prueba de su inutilidad o inconducencia.

Creemos, finalmente, que el caso actual está comprendido dentro de la estipulacion del artículo XVII del Tratado celebrado entre la Gran Bretaña i Chile, el 4 de Octubre de 1854. Si se reputa que existió verdadero bloqueo, éste habria consistido en la clausura del puerto de Valparaiso por la Escuadra i como esa clausura habria durado, respecto del *British Army* mas de doce dias, puesto que se prolongó por 28 dias, tendrian derecho nues-

tros mandantes a una indemnizacion completa, con arreglo a la parte final de la citada cláusula.

Acompañamos a este memorial, ademas del *affidavit* ya mencionado, dos contratos de fletamentos, siete cartas del capitan a los navieros i el diario de navegacion de la nave.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

A nombre del Gobierno de Chile tengo el honor de duplicar en la reclamacion número 82 presentada por Williamson, Balfour i Ca. como mandatario de don Santiago Gillison, que cobra la suma de £ 794-17-8, en que estima los perjuicios sufridos por detencion en Valparaiso i Talcahuano de la nave *British Army*, de la que el señor Gillison se titula jerente i condueño.

1 Los defectos del memorial no han sido subsanados en el escrito de réplica, i las observaciones formuladas por mi parte se mantienen en pié. El *affidavit* acompañado carece de todo valor, pues ademas de que en derecho no se puede atribuirle ningun mérito probatorio, él emana de una persona que no ha figurado en el memorial ni en el poder acompañado, i no consigna tampoco los datos exigidos por el Reglamento con relacion al lugar i año del nacimiento del reclamante. Mantengo, pues, la peticion que tengo formulada en el primer capítulo de mi contestacion.

2 En el segundo capítulo espuse las razones en virtud de las cuales he considerado que don Juan Nicholson carecia de personeria para decirse representante del reclamante don Santiago Gillison. Ahora se presenta como reclamante, no al señor Gillison, sino a una sociedad denominada *Gillison and Chadwick*, cuya existencia no se comprueba. El *affidavit* es una pieza que emana de don José Chadwick, que por primera vez aparece en escena; pero este señor no es quien ha conferido el poder presentado por

Williamson, Balfour i Ca., ni tampoco la reclamacion ha sido deducida en su nombre. La cuestion de personeria queda así mucho mas complicada que ántes; i hasta este momento no se sabe quienes son los miembros de la sociedad, ni la parte que cada uno tenga en el condominio de la nave *British Army*.

Mantengo, por consiguiente, la escepcion de falta de personeria aducida en mi contestacion.

3 Por lo que hace a la escepcion de incompetencia del Tribunal, ella no ha merecido observacion alguna a los señores mandatarios del reclamante. Sin embargo, esa escepcion tiene una importancia capital, i descansa en fundamentos que V. E. no puede ménos de reconocer.

Ni el señor Gillison, primitivo reclamante, ni el señor Chadwick que se injiere ahora en este asunto despues de trabada la lítés, ni sus demas socios cuyos nombres hasta ahora se desconocen, han tenido a bien comprobar su carácter de súbditos británicos. Verdad es que el *affidavit* otorgado por el último afirma que todos los dueños del *British Army* son súbditos ingleses; pero esta aseveracion no constituye prueba de ningun jénero ante el derecho, por mas que el contendor le conceda todo el mérito de una presuncion legal. Apénas tiene el de una declaracion emanada ex parte, i todavia fuera de juicio. Si se hubiera prestado en juicio, defiriéndole mi parte el juramento podria adquirir la fuerza probatoria de que carece; pero no me hallo en el caso de deferir al juramento contrario, sobre todo cuando el que lo presta es un tercero que pretende introducirse en una lítés ya trabada entre otras partes, i cuando el *affidavit* aparece desprovisto de diligencias que puedan siquiera conferirle algun carácter de autenticidad.

Pero, si no está comprobada la nacionalidad de los reclamantes ni se sabe todavia quiénes sean éstos, manteniendo en suspenso la jurisdiccion del Tribunal por lo que hace a las personas, esta jurisdiccion es absolutamente ninguna, en razon de la materia, por lo ménos para conocer de aquella parte del reclamo que se refiere a la demora que se dice haber sufrido en Talcahuano la *British Army*. Esta demora habria provenido, segun la propia narracion del contendor, de un acto administrativo, que no puede confundirse

con los actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República, que son las únicas que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha sometido al conocimiento de V. E. Ocioso me parece reproducir en este lugar las razones i precedentes que tengo invocadas en reclamaciones análogas para sostener la incompetencia del Tribunal. Me limitaré, por ahora, a referirme a ellas i especialmente al caso número 32 i a lo dicho en las contestaciones i dúplicas de las reclamaciones número 66 i 70.

Sostengo, pues, la escepcion de incompetencia del Tribunal *ratione personæ* i *ratione materiæ*, i suplico a V. E. se sirva declararla.

4 Siendo las cuestiones de hecho materia de prueba si es que llega el caso de rendirla es inútil ocuparse de ellas por el momento; i paso a ocuparme en las cuestiones de derecho que la réplica ha tratado con mayor estension.

La demora para descargar la nave en Valparaiso en Enero de 1891, provino del bloqueo que puso a ese puerto la Escuadra sublevada desde el dia 16 de aquel mes i año. La demora en Talcahuano para cargar trigo se atribuye a una orden gubernativa que se asegura que estuvo vijente desde el 10 de junio hasta el 20 del mismo. Son, por consiguiente, hechos de diversa naturaleza, que dan orijen a cuestiones completamente diferentes. Voi a tratarlas por su orden.

Estamos de acuerdo las dos partes en que la *British Army* no pudo entrar en la bahía de Valparaiso el 19 de Enero de 1891, porque ese puesto se encontraba bloqueado desde el 16 por la Escuadra de la República que se habia levantado para sostener la causa del Congreso, el dia 7 de aquel mes.

Aunque el reclamante pone en duda la notificacion del bloqueo, no se ha dado el trabajo de compulsar los documentos que acreditan el hecho, i que cité en mi contestacion. Es incuestionable que el bloqueo fue notificado al público en jeneral, i particularmente a la *British Army*. Es tambien indudable que se hizo efectivo con la fuerza marítima suficiente, pues casi toda la Escuadra de la República se hallaba en la bahía para hacerlo respetar, i un barco de guerra, la corbeta *O'Higgins* vijilaba para que no fuese violado. No necesito refutar las observaciones que hace el contendor acerca

de que la *O'Higgins* estaba desarmada, porque el hecho es inexacto i bastaba que fuese un buque de guerra de la República, i porque, en todo caso la Escuadra surta en la bahía estaba lista para secundar a aquella nave, si era menester.

Pero se alega que la revolucion, a causa de no dominar territorio alguno de la República, no tenia derecho para bloquear ningun puerto de ella. En apoyo de esta teoria se cita el artículo 1222 del Derecho Internacional Codificado del eminente publicista Pascual Fiore. Las palabras citadas por el contendor i atribuidas a Fiore, no pertenecen a este autor. El artículo 1222 de su obra no las consigna en ninguna forma. Ellas pertenecen al comentador español don Alejo García Moreno, cuya autoridad no puede equipararse a la del autor que traduce, i no son sino la reproduccion inexacta de una parte del comentario que Dudley Field hace al artículo 892 de su *Proyecto de Código Internacional*. No es, pues, Fiore quien dice que tratándose de guerra civil, es menester para la legalidad de un bloqueo, «que uno de los partidos reivindique el derecho de soberania en el territorio que ocupe lo mismo que el otro.» Estas palabras pertenecen a García Moreno i no a Fiore que no ha acompañado de ningun comentario el artículo 1222 de su obra, en el cual se limita a definir lo que se entiende por bloqueo.

Dudley Field define en su artículo 892 lo que se entiende por *puerto militar*, i por via de comentario a ese artículo i al anterior que trata del objeto del bloqueo, dice testualmente: «Un beligerante puede bloquear, en todo o en parte, el litoral, los puertos i las radas de la nacion enemiga, en cuanto sea necesario para alcanzar el objeto de la guerra. Es menester que el estado de guerra exista *de facto*; pero una guerra civil en la cual uno de los partidos reivindica el derecho de soberania con respecto al otro, entra en la regla.»

V. E. vé que el señor García Moreno ha traducido a la letra el comentario de Dudley Field, a quien caballeramente cita; pero su traduccion adolece de una inexactitud manifiesta, puesto que sustituye la frase *con respecto al otro*, que es la usada en el orijinal, por esta otra: *en el territorio que ocupe*. He ahí como sin sospecharlo el señor García Moreno, i solo por un error de traduccion,

ha suministrado a mi contendor el arma que ha esgrimido suponiéndola una espada de templado acero toledano, pero que resulta ser forjada de hierro vil.

No ha exigido, pues, Pascual Fiore como condicion de bloqueo en guerra civil que uno de los partidos ocupe una porcion de territorio; i en realidad no existe semejante exigencia en el Derecho Internacional. El mismo Garcia Moreno, comentando el art. 1223, de la obra de Fiore, hace notar las diversas opiniones que los autores han emitido para explicar la base en que descansa el derecho de bloqueo. «Muchos publicistas, dice, entre ellos Hubner, Hautefeuille i Ortolan, dicen que este derecho tiene su fundamento en la especie de soberania que el belijerante adquiere i ejerce cuando ocupa las aguas territoriales de su enemigo.»

La soberania, pues, no solo puede ejercitarse en territorio terrestre, sino tambien en el marítimo, pero siendo esta esencialmente provisional, no basta para explicar el oríjen del derecho de bloqueo. La base del derecho del bloqueo, continúa Garcia Moreno, no es pues, la soberania, se funda únicamente en las necesidades de la guerra. No puede darse enérjico impulso a las operaciones sin recurrir a los bloqueos. Es evidente que ocasionan siempre graves perjuicios a los neutrales; pero se admite que estos deben someterse a ellos, porque los bloqueos son inevitables i no pueden aquellos librarse de la perjudicial influencia de la guerra. Gessner, siguiendo a Grotius i otros, considera con razon el derecho de bloqueo como una necesidad de la guerra i no le atribuye otro oríjen, pero siendo el bloqueo un derecho necesario debe restringirse a los casos en que existe realmente una necesidad absoluta de establecerlo.

He aquí como toda la argumentacion del contendor ha quedado destruida por el mismo autor en cuya doctrina la ha apoyado. Garcia Moreno reconoce, en mui buena compañía, que la base del derecho de bloquear no consiste en la posesion de un territorio terrestre—permítaseme esta espresion aparentemente pleonástica—o marítimo, ni siquiera en la soberania, sino tan solo en las necesidades de la guerra. No hai, por consiguiente, para qué averiguar si un belijerante posee o no territorio, ni si pretende o no implantar su soberania, cuando ejerce el derecho de bloquear los puertos de su

enemigo. Basta i sobra para justificar su conducta, que juzgue necesaria la medida para el buen éxito de la causa que defiende.

Tal es también la autorizada opinion de otro escritor, Fauchille, que es un especialista en la materia. Para responder al problema que él mismo se propone sobre si cada una de las facciones en que está dividida una nacion azotada por la guerra civil, tiene o no el derecho de bloquear los puertos de la otra, manifiesta que el bloqueo es un acto de guerra, i que el ejercicio de los derechos de la guerra supone esencialmente la calidad de beligerante a cada uno de los adversarios. ¿Cuando, pues, debe considerarse que estos poseen esa calidad? Cuando un partido se sustrae a la fuerza represiva de la autoridad, responde con Holtzendorff, i aparece dispuesto a afrontar una lucha regular observando todas las leyes de la guerra. Cuando estando de hecho organizado como fuerza militar, responde tambien con Bluntschli, observa en la prosecucion de las hostilidades las leyes de la guerra i cree de buena fe luchar en nombre i lugar del Estado para la defensa de su derecho público. (Fauchille, *Le Blocus maritime*, cap. 2.º secc. 1.ª).

Tales son las únicas condiciones que el derecho requiere para poder durante el curso de una guerra civil, bloquear los puertos del enemigo. Nadie exige como prueba de la vitalidad de un partido en armas, la necesidad de dominar una parte del territorio: basta ser capaz de luchar, creer que se trata de defender el derecho público del Estado i observar las leyes de la guerra.

Tengo la conviccion de que mi honorable contradictor no ha de negar que los hombres que encabezaron la revolucion sobre la base poderosa de la Escuadra nacional, emprendieron la campaña con la conviccion profunda de que iban a restablecer el imperio de la Constitucion i de las leyes, es decir, a defender el derecho público de la nacion, i de que se propusieron observar i realmente observaron las leyes de la guerra. Pudieron, en consecuencia, segun la doctrina de los insignes escritores que he citado, bloquear los puertos que se hallaban en poder del Gobierno del señor Balma-ceda; i nadie puede contestar el lejítimo derecho con que procedieron. Tuvo, pues, mucha razon el capitan de la *British Army* al consignar en su carta de 30 de Enero de 1891, que de la esposicion

que le hizo el jefe de un buque de guerra ingles, dedujo que «*el bloqueo se hacia en regla*, i que no podia hacer otra cosa que esperar hasta que le fuese posible comunicarse con Valparaiso».

Pero lo curioso es que, aun dentro de la errónea doctrina de mi honorable contendor el bloqueo de Valparaiso fué perfectamente legal. I la razon es que, al aseverar que los jefes de la Revolucion no dominaban ninguna parte del territorio chileno cuando declararon el bloqueo, incurrió en otro error de hecho que es mui fácil desvanecer. Es público i notorio, consta de documentos oficiales i está consignado detalladamente en el *Memorandum de la Revolucion* que desde el 11 hasta el 15 de Enero estuvo ocupado por fuerzas de la Escuadra el puerto de Lebu, cabecera de la provincia de Arauco; que el puerto de Coquimbo i la ciudad de la Serena capital de la provincia de aquel nombre fueron ocupados el dia 12 de Enero, habiéndose nombrado las autoridades constitucionales que reemplazaron a las que existian en nombre del Gobierno central. Esta ocupacion subsistió durante todo el tiempo del bloqueo de Valparaiso, es decir, hasta el 29 de Enero de 1891. Aparte de esto fueron sucesivamente ocupadas las ciudades de Ancud por el sur, de Caldera, Chañaral i otros puertos por el norte, de modo que el capitan de la *British Army* aseguraba la verdad cuando decia en su carta de 17 de Febrero que el partido revolucionario, al mando de la armada, poseia todos los puertos al norte de Coquimbo.

Por lo que hace a la prohibicion de cargar trigo en Talcahuano, hecho que solo se ha venido a alegar en el escrito de réplica, no puedo aceptarlo como exacto a ménos de prueba contraria. Si esa prueba llega a rendirse satisfactoriamente de manera que el hecho no pueda ser puesto en duda, sería el caso de sostener la lejitimidad de la medida adoptada por el Gobierno de Chile, i a este respecto, me bastará atenerme a la defensa que he hecho contestando i duplicando a la reclamacion número 66 i otras que versan sobre esta misma materia. Nada tendría que agregar por el momento, i sí mucho que repetir, por lo que creo suficiente referirme a ellas. Solo haré la observacion de que el capitan del buque asevera en una de sus cartas que la prohibicion de cargar trigo no le fué perjudicial, porque precisamente los dias en que se suspendió el car-

guio, no habría sido posible trabajar a causa del mal estado de la mar, de manera que no existe razón para atribuir la demora a aquella prohibición, si es que la hubo en realidad.

Concluyo por tanto, pidiendo a V. E. que se sirva rechazar esta reclamación, si no da lugar a las excepciones previas deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Santiago Gillison, propietario-jerente del buque *British Army*, reclama del Gobierno de Chile setecientas noventa i cuatro libras esterlinas diecisiete chelines ocho peniques (£ 794-17-8) mas intereses de seis por ciento, por detenciones.

El demandante espone que el día 19 de Enero de 1891, entrando el *British Army* a Valparaíso, a donde venia destinado, le hizo señales la corbeta de guerra *O'Higgins* para que virase i no entrase al puerto i le envió a bordo un comisionado para avisarle que no fondease en Valparaíso, pues estaba bloqueado i que se dirijiese a Coquimbo; que el capitán del *British Army* obedeció las órdenes i se fué a Coquimbo donde permaneció hasta el 4 de Febrero, día en que la nave de guerra británica *Champion* le hizo saber que ya estaba levantado el bloqueo de Valparaíso; que entónces se dirigió a este último puerto donde arribó el 16 de Febrero; que en el mes de Junio de 1891 el *British Army* se encontraba fondeado en Talcahuano embarcando un cargamento de trigo; que el buque no pudo desde el 11 al 20 de ese mes continuar recibiendo su cargamento por causa de la guerra; que a consecuencia de estos sucesos, reclama el propietario al Gobierno de Chile seiscientas una libras esterlinas diez chelines ocho peniques

(£ 601-10-8) mas intereses del seis por ciento anual por la detencion desde el 19 de Enero hasta el 16 de Febrero, procedente del bloqueo de Valparaiso, i ciento noventa i tres libras esterlinas siete chelines [£ 193-7-0] tambien con intereses del seis por ciento anual por la imposibilidad de cargar en Talcahuano desde el 11 al 20 de Junio; computadas ámbas sumas a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las mil doscientas ochenta i nueve toneladas de registro del buque, lo que da un total de setecientas noventa i cuatro libras esterlinas diecisiete chelines ocho peniques [£ 794-17-8]. Se acompaña poder conferido a los mandatarios.

El agente de Chile, en primer lugar, pide no se dé curso a la reclamacion, porque en el memorial se ha faltado a las disposiciones establecidas en el Reglamento en los artículos III, IV, VII i VIII; en segundo lugar, opone la escepcion de falta de personería del memorialista, pues los poderes sucesivos con que ocurre son insuficientes en su fondo e irregulares en su forma; en tercer lugar, deduce la escepcion de falta de competencia del Tribunal, pues el reclamante no ha comprobado su carácter de súbdito británico i la segunda parte de la reclamacion no está basada en actos u operaciones del Ejército o de la Armada de Chile; i, por último i en subsidio solicita se rechace la demanda, pues aunque se hubiese instaurado de una manera correcta i los hechos en que se funda fueran ciertos, la irresponsabilidad en derecho del Gobierno de Chile seria manifiesta, pues orijinada la primera parte de la reclamacion por el bloqueo efectivo i notificado de Valparaiso, el Derecho Internacional exonera al belijerante que lo impone, de toda responsabilidad para con terceros por este lejítimo acto de guerra, i la segunda parte de la demanda la motiva el impedimento por causa del estado de guerra sin decir cual fué la causa inmediata, para efectcar un carguío durante ciertos dias; que todo Gobierno tiene derecho para hacer la guerra, i en el ejercicio lejítimo de este derecho no está obligado a resarcir los daños que puedan orijinarse a particulares, que es imposible evitar que el comercio nacional o neutral sufra las consecuencias desgraciadas de la situacion anormal creada por la guerra, que las transacciones, el acarreo i todos los actos de comercio sufren una paralizacion inevitable i de que no

puede hacerse responsable a los belijerantes, que el cobro de intereses seria en todo caso inadmisible, pues no se determina cantidad en conformidad a lo prescrito por el artículo VIII del Reglamento i no se trata de deuda líquida i exigible ni hai mora en el pago.

En la réplica, el reclamante refuta los defectos que se le atribuyen al memorial, espresa que la personería está perfectamente constituida, i respecto a la lejitimidad de la reclamacion que el bloqueo no fué legal, porque no era efectivo, pues la *O'Higgins* único que lo sostenia, era un buque que cree no estaba armado en guerra, i que ademas, segun Fiore, en el artículo 1,222 de su Derecho Internacional Codificado, dice que tratándose de guerra civil, para que pueda bloquearse un puerto, es necesario «que uno de los partidos reivindique el derecho de soberanía en el territorio que ocupe lo mismo que el otro», lo que no sucedia en la época en que se bloqueaba a Valparaiso, pues el partido congresista no ocupaba entónces territorio; que aun siendo lejítimo el bloqueo de Valparaiso, eso importaria una clausura de puerto que, a virtud de la cláusula 17 del Tratado de 4 de Octubre de 1854 celebrado entre la Gran Bretaña i Chile, no podia durar mas de seie dias para los buques ingleses, sin incurrir en la responsabilidad de pagar indemnizacion.

Acompáñanse varios documentos para probar la propiedad del buque, contrato de fletamento i cartas.

El ajente de Chile, duplicando, dice que subsisten en toda su fuerza, pues no han sido desvirtuadas, ni con alegaciones ni con los documentos, las objeciones que ha hecho al memorial, a la personería i a la jurisdiccion; que respecto al fondo de la reclamacion rectifica al reclamante en cuanto a la efectividad del bloqueo, pues casi toda la Escuadra de la República se hallaba en la bahia para hacerlo respetar i el barco de guerra *O'Higgins*, que es inexacto estuviera desarmado, vijilaba para que no fuese violado; que respecto a que la revolucion no tenia derecho para bloquear, pues no dominaba territorio, es inexacta la cita que hace el reclamante del artículo 1,222 del Derecho Internacional Codificado de Fiore para apoyar su teoria, pues el eminente publicista no consigna tales palabras en ninguna forma en el artículo 1,222 de su obra; que las

palabras atribuidas por el contendor a Fiore, pertenecen al comentador don Alejo Garcia Moreno, español, que no hace sino reproducir de una manera errónea una parte del comentario que Dudley Field hace al artículo 892 de su *Proyecto de Código Internacional* que Fiore, en el artículo 1,222 se limita a definir lo que se entiende por bloqueo, sin acompañarlo de ningun comentario; que Dudley Field, en su artículo 892, define lo que se entiende por puerto militar i por via de comentario a ese artículo i al anterior dice testualmente: «Un belijerante puede bloquear en todo o en parte, el litoral, los puertos i las radas de la nacion enemiga, en cuanto esto sea necesario para alcanzar el objeto de la guerra. Es menester que el estado de guerra exista *de facto*; pero una guerra civil en la cual uno de los partidos reivindica el derecho de soberania con respecto al otro, entra en la regla» que el señor Garcia ha traducido a la letra el comentario de Dudley Field a quien caballerosamente cita, pero su traduccion adolece de una inexactitud manifiesta, puesto que sustituye la frase *con respecto al otro*, que es la usada por el orijinal por la otra *en el territorio que ocupe*; que no ha exigido, pues, Fiore, ni ningun otro autor, como condicion de bloqueo en guerra civil, que uno de los partidos ocupe una porcion de territorio; cita muchos autores para evidenciar su aserto i termina diciendo que lo que hai de curioso es que aun dentro de la errónea doctrina del reclamante, el bloqueo de Valparaiso fué perfectamente legal, porque al aseverar que los jefes de la revolucion no dominaban ninguna parte del territorio chileno cuando se declaró el bloqueo, incurre en otro error de hecho, porque es público i notorio que ántes, durante i despues del bloqueo, las fuerzas de la Escuadra ocupaban a Lebu i Coquimbo i sucesivamente los puertos al norte de este último; i

Considerando: que si el comandante del buque de guerra chileno *O'Higgins* notificó el 19 de Enero de 1891 a la barca inglesa *British Army*, que entraba a la bahía de Valparaiso, que ese puerto estaba bloqueado i que no podia entrar a él, no hizo sino obrar como prescriben las leyes en materia de bloqueo; que indican debe darse noticias de él a los buques neutrales; que si el puerto de Coquimbo le fué realmente designado como destinatario al *British Army* por

el comandante de la *O'Higgins*, segun lo espresa el reclamante, este simple consejo no puede envolver responsabilidad alguna, siendo Coquimbo el puerto mas próximo a Valparaiso hácia el norte;

Considerando: que el puerto de Valparaiso estaba realmente bloqueado el 19 de Enero de 1891 i que al Gobierno de Chile no puede hacérsele responsable de la consecuencia de este acto lejítimo de guerra para con buques neutrales que no pudieron entrar a un puerto regularmente bloqueado;

Considerando: que si efectivamente, como lo sostiene el reclamante, la barca *British Army* no pudo continuar el carguío de trigo en el puerto de Talcahuano, desde el 11 hasta el 20 de Junio de 1891, al Gobierno no podria hacérsele responsable por estas estadías, desde que el reclamante espresa en su memorial que el retardo que se produjo en el carguío se debió al estado de guerra;

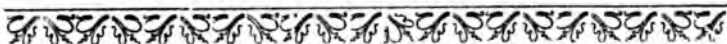
Considerando: ademas, que el Gobierno no fué parte en el contrato de fletamento de trigo en Talcahuano; que contra quienes el armador debe dirijir su accion para exijirles el cumplimiento de las estipulaciones del contrato de fletamento es contra los cargadores i fletadores.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 17 de Diciembre de 1891.— CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.





RECLAMACION N.º 83

GUILLERMO E. R. ROSS

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Guillermo E. R. Ross, armador i uno de los propietarios del navio *Scottish Minstrel*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro mandante ejerce la profesion de armador, está domiciliado en la ciudad de Liverpool desde ántes del año 1891 i es ciudadano ingles de nacimiento. No tomó participacion directa o indirecta en la guerra civil que estalló en Chile en el año indicado. No ha presentado ante otro Tribunal la reclamacion que nos encarga presentar, ni ha obtenido compensacion por los daños que la motivan.

El *Scottish Minstrel* fué fletado en Liverpool el 27 de Agosto de 1890, a los señores Woodgate, Innes i Ca., para tomar en Newcastle un cargamento de carbon i conducirlo a Antofagasta. Zarpó directamente para este puerto; i el 14 de Marzo de 1891, encontrándose a la altura de Taltal i a unas diez o doce millas de la costa, fué avistado por el vapor *Maule*, armado en guerra i perteneciente a la Escuadra chilena. Se ordenó al *Scottish Minstrel* detenerse, i el capitan del *Maule* le notificó que Antofagasta estaba bloqueado

i le ordenó dirigirse a Iquique. El capitan del *Scottish Minstrel* espuso que no podia obedecer semejante órden i entónces el del *Maule* lo amenazó con llevar el buque a remolque a Taltal i desde allí obligarlo a ir a Iquique con alguna otra nave de la Escuadra. Entónces creyó el capitan del *Scottish Minstrel* mas prudente dirigirse, como se le ordenaba, a Iquique, donde arribó el 18 de Marzo.

El bloqueo de Antofagasta fué suspendido mas o ménos el 21 de Marzo. Cuando el capitan lo supo, lo comunicó a sus armadores, i en seguida hizo rumbo de Iquique hácia aquel puerto, Tuvo una navegacion larga i difícil i solo el 23 de Abril pudo fondear en la bahia de Antofagasta. De este modo el retardo que, a causa de la accion del capitan del *Maule*, sufrió el capitan del *Scottish Minstrel*, fué de treinta i ocho dias.

Solicítase del Gobierno de Chile el pago de la suma de novecientas ochenta i nueve libras esterlinas, un chelin i dos peniques [£ 989-1-2], equivalente a treita i ocho dias de detencion, a razon de cuatro peniques [4 d.] diarios por cada tonelada de capacidad, siendo 1,572 las del buque.

Pídese abono de intereses de seis por ciento [6%] anual sobre la espresada suma, i ofrécese rendir prueba oportunamente para acreditar la efectividad de los hechos espuestos, si el Gobierno de Chile los niega.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Ca., British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso, this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Guillermo E. R. Ross, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 989-1-2 e intereses, por 38 días de una titulada detención que, según se dice, sufrió el navío *Scottish Minstrel*, por no habersele permitido entrar en el puerto bloqueado de Antofagasta, en Marzo de 1891.

1 Se acompaña un poder que aparece otorgado en Liverpool por el señor Ross a favor de la espresada casa, en el cual puede observarse: que falta el certificado del respectivo notario, agregado en los casos análogos anteriores; que no se determina la fecha precisa del otorgamiento, ignorándose el mes correspondiente al día 27, año de 1894, en el cual se supone firmado; i que tampoco está legalizada la firma del vice-cónsul que visó la del notario Dickinson, en otra fecha, el 3 de Enero de 1895. Por lo dicho, ese documento no puede ser tenido como auténtico.

2 No han creído esta vez los memorialistas que una escritura de poder para representar en juicio i fuera de juicio basta para acreditar legalmente la nacionalidad, el tonelaje, el dominio de un buque i la nacionalidad de sus dueños. Apesar de que en el referido poder se espresen aquellas circunstancias, los señores Williamson, Balfour i Ca. han tenido razon para creer que tal documento no era comprobante legal de dichas circunstancias, como que un notario no puede dar fé de registros que otros están encargados de llevar i que él no tiene por qué conocer.

Por eso, esta vez se acompaña al memorial una trascripción del libro de registro de buques llevado en Liverpool a cargo del competente funcionario especial, conservador auxiliar de navíos, don E. Davis, que autoriza la copia. Según ese documento, el *Scottish Minstrel* seria un buque inglés, de 1,517.27 toneladas de registro, de las condiciones que se describen, cuyos catorce armadores enumerados se distribuirían las 64 acciones en que se divide la propie-

dad de un buque ingles, correspondiendo solo cuatro acciones al actual reclamante, el penúltimo de la lista, señor Willian Henry Russell Ross.

Desgraciadamente para éste, ese documento, que seria mui importante si fuera auténtico, no aparece de ninguna manera legalizado, de suerte que carece de todo mérito probatorio.

3 Así como en los puertos comerciales de Inglaterra se lleva por funcionarios especiales un registro de naves, en las parroquias se lleva el registro de nacimientos i otros del estado civil por funcionarios, tambien especiales, cuyos certificados o testimonios, tomados de sus respectivos registros, constituyen la prueba legal del estado de súbdito ingles por nacimiento, etc.

I así como los memorialistas creyeron que para acreditar la nacionalidad i demas circunstancias del *Scottish Minstrel* debian acompañar, aunque no autorizado, un certificado del conservador de navíos de Liverpool, así tambien han debido creer que para acreditar el carácter de súbdito ingles por nacimiento atribuido al reclamante debian acompañar el competente certificado expedido por el encargado del registro civil respectivo. Sin eso, no quedaria acreditada la nacionalidad del señor Ross, ni su capacidad para reclamar ante V. E.

4 Corre tambien anexa al memorial una protesta hecha por el reclamante en Liverpool, en Diciembre de 1894. En su encabezamiento, el señor Ross se titula «socio de la casa comercial de W. H. Ross & Ca.», la cual, agrega, es i ha sido «condueña con los armadores» del *Scotish Minstrel*.

De ello resulta que el reclamante no tiene de las 64 acciones de aquel buque ni siquiera las cuatro con que figura en la lista del registro: esas cuatro acciones serian de la casa comercial de W. H. Ross & Ca., cuyos socios no se indican. Todo lo cual concurre a demostrar que, si alguna parte tuviera el señor Ross en el referido buque, seria una parte mínima, correspondiendo, en realidad, el dominio de aquel a otros, que no han dado su representacion a los señores Williamson, Balfour i Ca.

5 Finalmente, se acompaña tambien al memorial una contrata de fletamento, en la cual no falta la consabida cláusula que exime

de responsabilidad a los contratantes en casos de fuerza mayor, como el de restricciones de gobernantes, etc. Si los fletantes o armadores hubieran sido demandados por los fletadores, a consecuencia del supuesto atraso del buque, habrían podido escusarse oponiendo aquella cláusula.

Porque ¿qué caso mas calificado de fuerza mayor que el de un bloqueo efectivo i formal como el de Antofagasta, a mediados de Marzo de 1891? Si fuera cierto, que no consta, lo que el memorialista espone sobre lo ocurrido al *Scottish Minitrel* el 14 de aquel mes cerca de Antofagasta, puerto de su destino, el verdadero culpable habría sido el capitán de aquel buque, declarando al comandante del transporte nacional *Maule* que no haría caso de la notificación particular del bloqueo de aquel puerto. ¿Ignoraba ese capitán su obligación de respetar los bloqueos léjítimos i la pena a que se esponía procurando violarlos?

6 El bloqueo de Antofagasta cesó con la ocupación de la plaza por las fuerzas congresistas, no el 21 sino el 19 de Marzo, lo que en el acto debió saberse en Iquique, de modo que el capitán del navío reclamante pudo salir el día siguiente para Antofagasta, i no salió. ¿Cuándo lo hizo? En el silencio del memorial, la referida protesta anexa dice que salió el 28 de Marzo i que solo pudo llegar al vecino puerto de Antofagasta el 23 de Abril, a consecuencia de calmas, vientos del sur, corriente del norte etc. Todo lo cual es tan extraordinario que, a ser cierto, debería mas bien atribuirse a torpeza del capitán o a otra circunstancia de que solo éste sería responsable.

La citada protesta contiene, entre otras curiosidades, una lista de gastos que el indicado capitán Quill hizo, según cuenta, en los diez días de su estadía en Iquique: telegramas, medicinas, hotel i viajes, tocino, papas i otros *gastos casuales* cuyo importe habría ascendido a \$ 481.38.

Ignoro si esos gastos están o no comprendidos en la reclamación. La afirmativa sería bien digna de atención.

7 Prescindiendo de las particularidades anotadas, esta reclamación, que, como se ha visto, no se funda en embargo o detención, es en jeneral análoga a la número 67 sobre el buque *Overdale* i a

las demas presentadas por la misma firma comercial, o mas bien, por el señor Nicholson.

Por eso i para evitar inútiles repeticiones, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, todo lo dicho en contestacion dada a la referida reclamacion número 67, especialmente en cuanto se refiere: a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito británico el reclamante; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerias ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En conclusion, a V. E. suplico se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Solo nos ocuparemos de aquellas observaciones formuladas por el señor ajente del Gobierno de Chile en la contestacion, que se aplican especialmente al presente caso.

Se dice que el certificado con el cual se ha establecido que el *Scotlich Minitrel* es una nave inglesa no está legalizado: acerca del hecho mismo, nada podemos avanzar porque no tenemos el documento a la vista, ni conservamos, como es natural recuerdo de la indicada circunstancia. Pero en otras ocasiones hemos manifes-

tado que la legalizacion, es un trámite de derecho interno o de Derecho Internacional privado, inaplicable a un tribunal misto internacional, uno de cuyos miembros es funcionario público del país de donde emanan los documentos. No obstante profesar esta opinion, hemos pedido siempre que, para evitar discusiones vengan debidamente legalizados todos los documentos que nos envian; i si en el caso de la *Scottish Minstrel* no se ha hecho, será fácil dar carácter de autenticidad al certificado de matrícula, si es que V. E. lo reputa necesario.

En cuanto a la exigencia de presentar, para establecer la nacionalidad, no solo el certificado de matrícula de la nave, sino tambien la partida de nacimiento de cada uno de sus propietarios, que pueden ser 64 personas diversas, la creemos absolutamente destituida de todo fundamento. El señor agente conoce la lei inglesa que prohíbe a toda persona que no sea un súbdito inglés tener participacion en el dominio de una nave británica; i parece que insistir todavia en la exhibicion de los certificados de nacimiento no tiene mas objeto que abrumar a los reclamantes con dilijencias a veces impracticables i en todo caso sumamente dispendiosas. No por creerlo necesario sino para llevar hasta los últimos límites nuestros esfuerzos para complacer al señor agente, hemos acompañado en otra reclamacion el certificado de matrícula i ademas las fées de nacimiento de los dueños de la nave; i precisamente el tiempo i el dinero que se ha gastado en ello, nos tienen persuadidos de lo oneroso del gravámen. Solo podria admitirse si en estos juicios el demandado hubiera de ser condenado con costas.

Por lo que toca a la personeria de los señores W. H. Ross i C.^a que da materia al señor agente para varias apreciaciones que juzgamos erróneas, diremos solamente que esa sociedad es el armador, naviero o administrador de *Scottish Minstrel*. Nada se opone a que una sociedad ejerza ese cargo. Podria ser naviero aunque no tuviera una sola. Estas prescripciones no son peculiares de la ley inglesa, sino que el propio Código de Comercio de Chile las ha adoptado.

En cuanto al fondo del asunto el señor agente se refiere a la con-

testacion que ha dado en las demas reclamaciones procedentes del pretendido bloqueo de Antofagasta i nosotros tambien debemos referirnos a la réplica que hemos presentado en las mismas.

Acompañamos un *affidavit* del señor Ross, armador del *Scottish Minstrel*.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Este caso del buque *Scottish Minstrel* es en el fondo análogo al típico del *Overdale* [reclamacion número 67], i mas particularmente, al del *Hornby Castle* (reclamacion número 93), en la parte relativa al entorpecimiento de descarga en Antofagasta, por bloqueo de ese puerto; bloqueo que duró desde el 7 hasta el 19 de Marzo de 1891. (*Memorándum de la Revolucion de 1891*, página 106 a 108. Santiago, 1892.)

Es curioso notar que, segun el memorial, el *Scottish Minstrel* no entró a Antofagasta sino despues de su estadia en Iquique, el 23 de Abril, i que segun una carta escrita en Iquique el 25 de Marzo del mismo año por el capitan del *Hornby Castle* i agregada por los mismos memorialistas a la citada reclamacion 93, aquel primer buque quedó en Antofagasta cuando el último salió de ese puerto el dia 13 de Marzo de 1891. No es fácil esplicarse esta contradiccion.

Las sentencias dictadas últimamente por este Tribunal sobre las reclamaciones números 14 i 32, relativas a los buques *Birdston* i *Mount Tabor*, contienen considerandos que establecen la absoluta irresponsabilidad de un Estado por restricciones comerciales consiguientes a bloqueos efectivos i debidamente notificados. A ellos me atengo, no sin espresar mi admiracion de que el patrocinio del Gobierno británico alcance a súbditos que protestan i reclaman, con el mayor desenfado, contra el lejítimo bloqueo de puertos enemigos.

Tambien en esta reclamacion se ha agregado el consabido certi-

ficado espedido en Valparaíso por el señor encargado de negocios de S. M. B., en conformidad a instrucciones especiales de Lord Salisbury; i en ésta como en otras, resulta que dicho certificado no estaba en armonía con las declaraciones de los interesados ni con los documentos presentados por éstos: segun el certificado, el *Scottish Minstrel* perteneció durante el período de nuestra revolución de 1891, a los señores W. H. Ross i Ca.: segun el memorial i el poder anexo a éste, el mandante don Guillermo Enrique Russell Ross era armador i uno de los propietarios de aquel buque; segun el certificado anexo, espedido por el Conservador de Navios de Liverpool, los armadores eran 14. cuyos nombres se espresan; i finalmente, segun la réplica de los señores Williamson, Balfour i Ca. resulta que pudiendo una sociedad ejercer el cargo de naviero de un buque británico, aun sin tener accion alguna en la propiedad de él, la sociedad W. H. Ross i Ca. es el armador, naviero o administrador del *Scottish Minstrel*. ¿Quién está en lo cierto?

En conclusion, con lo espuesto en esta reclamacion i en las otras análogas citadas, suplico a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por don Guillermo E. R. Ross, armador propietario del *Scottish Minstrel*, reclama del Gobierno de Chile novecientas ochenta i nueve libras esterlinas un chelin dos peniques por detencion.

En el memorial se dice que el *Scottish Minstrel* fué fletado en Liverpool el 27 de Agosto de 1890 a los señores Woodgate, Innes i Ca. para tomar un cargamento de carbon en Newcastle i portearlo a Antofagasta, que el buque, en viaje directo a este último puerto, encontrándose el 14 de Marzo de 1891 a la altura de Tal-

tal a unas diez o doce millas de la costa, fué avistado por el *Maule*, armado en guerra, perteneciente a la Escuadra chilena, i el capitan de dicha nave ordenó al *Scottish Minstrel* detenerse, notificándole que Antofagasta estaba bloqueado i dispuso se dirijiera a Iquique; que el capitan del *Scottish Minstrel* manifestó que no podia obedecer semejante orden i entónces el capitan del *Maule* lo amenazó con remolcar el buque a Taltal i desde allí obligarlo a ir a Iquique con alguna otra nave de la Escuadra; que en vista de esto, creyó el capitan del *Scottish Minstrel* prudente dirijirse, como se lo ordenaba, a Iquique, donde arribó el 18 de Marzo; que el bloqueo de Antofagasta fué suspendido como el 21 de Marzo; que, cuando el capitan lo supo, lo comunicó a sus armadores i en seguida hizo rumbo de Iquique hácia aquel puerto; que tuvo una navegacion larga i difícil i solo el 23 de Abril pudo fondear en Antofagasta; que, de este modo, el retardo que a causa de la accion del capitan del *Maule* sufrió el capitan del *Scottish Minstrel*, fué de treinta i ocho dias, i por consiguiente se cobra al Gobierno de Chile novecientas ochenta i nueve libras esterlinas un chelin dos peniques, mas intereses del seis por ciento anual, equivalente a treinta i ocho dias de detencion, a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las mil quinientas setenta i dos toneladas de capacidad del buque.

Acompañanse como documentos probatorios una declaracion jurada del capitan del buque *Scottish Minstrel*, prestada ante notario público en Nueva Escocia (Canadá) en 8 de Enero de 1895, contrato de fletamento; certificado de registro del buque *Scottish Minstrel*, título de propiedad del buque; i poder a los firmantes del memorial.

El ajente de Chile objeta el poder de ocurrente i no encuentra comprobada la nacionalidad británica del reclamante ni su carácter de propietario del *Scottish Minstrel*; sostiene que a pesar de no haber mas constancia de los hechos que la palabra del memorialista, aun cuando fueran efectivos no comprometerian la responsabilidad del Gobierno de Chile, pues serian las consecuencias de un bloqueo lejítimo; que prescindiendo de ciertos detalles que parece no se avienen con la realidad de la verdad, la demanda no se funda en

embargo o detencion i que es completamente análoga a la reclamacion número 67 sobre el buque *Overdale*, presentada por el mismo que firma la presente; por consiguiente, a fin de evitar repeticiones, para pedir el rechazo de la demanda, reproduce todo lo dicho en la contestacion dada a la referida reclamacion número 67, especialmente en cuanto se refiere a la incompetencia del Tribunal por no ser súbdito británico el reclamante; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias, al desconocimiento por su parte, i a la falta de comprobacion por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En la réplica i dúplica se debaten los mismos puntos, invocándose en esta última las sentencias del Tribunal recaídas en las reclamaciones números 14 i 32, que establecen la absoluta irresponsabilidad de un Estado por restricciones comerciales consiguientes a bloqueos efectivos i debidamente notificados; i

Considerando: que si el 14 de Marzo de 1891 el comandante del buque de guerra chileno *Maule* notificó al capitan del buque de guerra británico *Scottish Minstrel*, que se encontraba entonces en alta mar en la latitud de Taltal, i del cual el reclamante William E. R. Ross es el adminitrador propietario, el bloqueo del puerto de Antofagasta, este acto no tiene nada de irregular, sobre todo desde que el puerto bloqueado era al que iba destinado el buque i que el capitan estaba interesado en conocer los acontecimientos que allí se producian;

Considerando: que el reclamante afirma, aunque sin presentar prueba alguna, que el comandante del *Maule* ordenó al capitan del *Scottish Minstrel*, bajo amenaza de usar de la fuerza, que llevara su buque a Iquique, lo que hizo despues de haber protestado; que si el hecho se hubiera probado, comprometeria la responsabilidad del Gobierno de Chile; porque un buque de guerra no puede dar órdenes semejantes a los buques neutrales que hicieran un comercio lícito i que no se encontraran en los puertos bloqueados o en aguas territoriales; que si es verdad que en el final del memorial del reclamante ofrece probar la efectividad de este hecho, no desig-

na testigo alguno ni cumple con las prescripciones del Reglamento de Procedimientos; que en el curso del juicio tampoco se ha tratado de producir esta prueba i que, por consiguiente, el Tribunal no puede, con la simple afirmacion del capitan del *Scottish Minstrel* pronunciarse sobre la cuestion de si el comandante del *Maule* realmente dió, bajo de amenaza de usar la fuerza, la órden irregular de que se queja el reclamante i que orijinó los perjuicios cuya indemnizacion se demanda.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, Diciembre 21 de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 21 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.



RECLAMACION N.º 84

TOMAS ROWE

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Tomas Rowe, armador i uno de los propietarios de la nave *Belpore*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno, respetuosamente decimos:

Nuestro mandante ejerce la industria de armador, es ciudadano ingles de nacimiento, reside desde ántes del año 1891 en Liverpool, i no tomó participacion alguna, directa ni indirecta, en la guerra civil de Chile. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que vamos a deducir a su nombre, ni ha obtenido compensacion por los daños que la motivan.

El *Belpore* fué fletado totalmente el 25 de Febrero de 1891 por el Gobierno de Chile, por intermedio de su agente en Valparaiso, don Alfredo Lyon, para tomar un cargamento de guano en cualquiera de los depósitos de esta sustancia, i conducirlo a un puerto del Reino Unido o del Continente europeo, entre el Havre i Hamburgo.

Designóse como punto de carga la isla de Lobos de Afuera i hácia allá se dirijió el capitan. Arribó a la isla el día 18 de Marzo; avisó luego que estaba listo para recibir carga, i en efecto empezó a embarcar guano el día 27 del mismo mes.

A causa de la intermitencia i lentitud con que se proporcionaba el cargamento, el 13 de Junio aun no lo tenia completo, pues habia recibido 1,230 toneladas españolas, mas o ménos, siendo que le quedaba espacio para embarcar 586 toneladas inglesas mas.

El 14 de Junio fué día domingo, i el 15 la braveza del mar impidió el embarque. El 16 se presentó en la isla el crucero de guerra chileno *Esmeralda*, al mando del comandante don Alberto Silva Palma, i en el acto hizo saber a todos los capitanes de buques anclados en la isla que, a nombre de la Junta de Gobierno establecida en Iquique, el carguío de guano quedaba prohibido, i las naves debian hacerse a la vela con el que hubiesen alcanzado a embarcar. El mismo día envió a tierra el *Esmeralda* una partida de hombres que destruyeron con dinamita los útiles destinados al carguío del guano.

En la noche del día 16 se hizo a la mar el *Esmeralda* llevando consigo a los empleados que el Gobierno del señor Balmaceda habia puesto en la isla, i al vaporcito *Huemul* que estaba destinado al transporte de agua i provisiones.

Fué nombrado nuevo gobernador de la isla don Marcelo Libano, quien espidió el día 19 una circular dirijida a los capitanes de los buques surtos en la bahia, haciéndoles saber su nombramiento i la autorizacion para despachar las naves de que se le habia investido. A la vez reiteraba la prohibicion de continuar cargando guano.

El día 29, el capitan dirijió una protesta al gobernador. El 30 zarpó el capitan de Lobos de Afuera, hizo escala en el Callao i de allí hizo rumbo hácia el continente europeo. Desembarcó su cargamento en Hamburgo, que fué el puerto que al efecto se le designó.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma de mil veinticinco libras esterlinas diez i nueve chelines (£ 1,025-19-0), flete correspondiente a las 586 toneladas no cargadas, a razon de treinta i cinco chelines (35) cada una, que fué el precio estipulado.

Solicítase sobre la suma espresada el pago de intereses legales de 6% anual.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour i Co., British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile procede a contestar la reclamacion núm. 84 que ha sido presentada por Williamson, Balfour i Ca. en nombre de D. Tomas Rowe, armador i uno de los propietarios de la nave *Belpore*.

1 El memorial no se ajusta a las prescripciones del Reglamento. No se espresa en él el lugar i año del nacimiento del reclamante, ni si estuvo o nó al servicio de alguna de las partes contendientes o recibió sueldo de alguna de ellas. Tampoco espresa el monto preciso de los intereses que cobra. Se ha faltado por consiguiente a lo dispuesto en los arts. III, IV i VIII del Reglamento. En esas condiciones, el memorial es inadmisibile i no debe dársele curso, como lo suplico a V. E.

2 D. Juan Nicholson que, segun la atestacion del vice-cónsul de S. M. B., ha puesto al pié del memorial la firma de Williamson, Balfour i Ca., carece de la personería necesaria para iniciar i seguir

esta reclamacion. El poder con que se ha presentado, fué otorgado en Liverpool por D. Tomas Rowe que se titula jerenete i uno de los dueños de la *Belpore*; pero no consta el título de su jerencia, ni la parte que el mismo tenga en el dominio del buque. El capitan del buque atribuye el dominio de éste a una entidad jurídica mui diversa de la persona del señor Rowe, pues en varios de los documentos presentados dice que el buque pertenece a Eyre, Evans i Ca., i puede suponerse que esa sea la verdad, ya que los referidos documentos han sido presentados por el mismo reclamante. No consta tampoco que el señor Nicholson sea socio de la casa de Williamson, Balfour i Ca., ni que esté facultado para usar la firma social.

El poder, por otra parte, no ha sido otorgado sino para gestionar ante los tribunales ordinarios en conformidad a las leyes del país, i por una suma diversa a la que consta del memorial. Aun en su forma esterna se resiente de irregularidades que no permiten aceptarlo como auténtico, pues tiene enmendaduras i enterrrenglonaduras no salvadas, i no aparece suficientemente legalizado. Estos defectos me autorizan para pedir a V. E., como lo hago, que se sirva dar lugar a la escepcion previa de falta de personería.

3 Atendida la letra i el espíritu de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, V. E. carece de jurisdiccion para oír i fallar este reclamo. El señor Rowe, en cuyo nombre ha sido entablado, no se ha cuidado de establecer su nacionalidad por los medios que el derecho autoriza, de manera que hasta ahora no consta su calidad de súbdito británico que yo le niego. No puede, en consecuencia, ser oído por este Tribunal que ha sido instituido únicamente para oír reclamaciones de súbditos británicos.

Por otra parte, la cuestion propuesta por el reclamante no pertenece al número de las que han sido sometidas al conocimiento de V. E. Los hechos que han ocasionado los perjuicios no son actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República; ni se pide indemnizacion por propiedad perdida, deteriorada o damnificada, como lo espresa el art. VII del Reglamento. Se trata de obtener una indemnizacion por la falta de cumplimiento de un contrato estipulado entre el Gobierno de Chile i el reclamante. Esta

indemnizacion ha debido pedirse ante los tribunales ordinarios de Chile, como lo indicó el señor Rowe en el poder; pues no está comprendida una accion de esta especie en la Convencion que creó este alto Tribunal. V. E. se ha de servir en consecuencia, i por los dos motivos indicados, declararse incompetente para conocer de esta reclamacion.

4 Asi lo ha debido tambien comprender el reclamante, por el hecho de haberse presentado ante el tribunal de comercio de Hamburgo en contra de la Compañía Comercial Francesa, consignataria del guano que conducia la *Belpore*, i representante en ese carácter del Gobierno de Chile, entablado el mismo juicio de indemnizacion que ahora viene a renovar ante V. E. A peticion suya fueron retenidas por aquel tribunal 1,200 libras del producto de la venta del guano porteadó. Existe, por tanto, una litis pendiente sobre el mismo asunto i entre las mismas partes. Opongo, en consecuencia, la escepcion de *litis-pendencia*, reservándome el derecho de oponer la de cosa juzgada, si oportunamente llega a mi noticia que el proceso ha sido ya fallado, dato que no tendré, a causa de la distancia, sino algun tiempo despues de dictada la sentencia.

5 No habiéndose establecido en el Reglamento la obligacion de ventilar previamente las escepciones dilatorias, me veo precisado a entrar en la cuestion de fondo, aun a riesgo de molestar inútilmente la atencion de V. E., si, como lo espero, da lugar a alguna de dichas escepciones.

Comienzo por manifestar que no acepto sin plena comprobacion la efectividad de los hechos espuestos en el memorial. Es cierto que el crucero *Esmeralda* a las órdenes del partido del Congreso, tomó posesion de la isla de Lobos de Afuera el 16 de Junio de 1891, i que prohibió continuar embarcando el guano que alli existia. Este hecho era perfectamente previsto el 25 de Febrero de aquel año, fecha en que se firmó el contrato de fletamento, pues se sabia que la Escuadra habia conseguido dominar toda la costa del norte de la República, i que habia prohibido ya la esportacion de guano del territorio de Tarapacá a fin de privar de recursos al Gobierno central. No podia escaparse a la mas vulgar prevision que otro tanto habia de suceder con respecto al guano de Lobos de Afuera, de

manera que el reclamante no puede alegar en su favor ni siquiera una ignorancia razonable.

Se atribuye a la nave un tonelaje aproximado de 1,800 toneladas, siendo así que solo llega a 1,200 el tonelaje de registro. Por mi parte solo puedo aceptar este último, ya que no llegó a establecerse por medio de peritos cual era el máximun de carga que el buque podía conducir cómodamente i sin riesgo, como estaba estipulado en la cláusula 7.^a del contrato de fletamento. La diligencia que sobre este punto se verificó en el puerto del Callao no liga en manera alguna al Gobierno de Chile que no intervino en ese acto; ni puede atribírsele mérito probatorio desde que carece de las condiciones indispensables para este efecto.

Aun hai otro hecho digno de ser tomado en consideracion; i es la circunstancia de haber quedado adeudando el *Belpore* la suma de 248 soles de plata por derechos de anclaje i tonelaje que debió pagar en Lobos de Afuera; i como la compensacion se opera *ipso jure*, en el supuesto de que el reclamante obtuviese alguna indemnizacion, sería menester descontar de ella la suma indicada.

6 Examinada esta reclamacion bajo el punto de vista del derecho, aparece como verdaderamente insostenible. Si es efectivo que la autoridad constituida por los jefes que dirijían la Revolucion, impidió que se completase el cargamento de guano que embarcaba la *Belpore*, esta medida fué un acto de lejítima hostilidad dirijido contra el Gobierno de Santiago, i actos de esta especie no imponen responsabilidad al belijerante que los lleva a cabo. Pudo el jefe del crucero *Esmeralda* establecer allí un bloqueo o adoptar cualquiera medida autorizada por el Derecho de Jentes para obtener el propósito que perseguia de privar de recursos al Gobierno de Santiago. Si la medida perjudicaba al comercio, no por eso dejaba de importar el ejercicio de un derecho lejítimo. El que obra amparado por este derecho no se entiende ocasionar un perjuicio. *Nemo damnum facit, nisi qui id facit quod facere jus non habet.*

En casos de esta especie, el perjuicio se reputa orijinado por fuerza o caso fortuito. La guerra en si misma no es otra cosa que un acto de fuerza mayor, que tiene la calidad de inevitable e irremediable. El que lleva a efecto una operacion bélica necesaria, no

puede responder de los perjuicios que ella origina. Ante el derecho, el acto es un caso de fuerza mayor o fortuito.

En cuanto al Gobierno de la Moneda en cuyo nombre se habia celebrado el contrato de fletamento con el capitán de la *Belpore*, el caso es igualmente fortuito o de fuerza mayor. Esto es tan evidente que no necesita de comprobación alguna. Si el Gobierno del señor Balmaceda hubiera podido impedir el golpe de mano llevado a efecto por sus adversarios sobre la isla de Lobos de Afuera, es indudable que habria hecho todo género de esfuerzos para evitarlo. Con él se le iba a privar de recursos que le eran necesarios para sostenerse; i no es de presumir que, pudiendo conservarlos, prefiriera perderlos.

El actual Gobierno de la República representa a los dos partidos que luchaban en aquella época, i no pudiendo atribuirse responsabilidad por estos sucesos a ninguno de ellos, aquel tiene que ser igualmente irresponsable. Fuera de estos motivos jenerales que se compendian en el axioma jurídico *Nemo tenetur prastare casus fortuitos*, existen en la lei positiva i en el contrato mismo de fletamento, disposiciones que exoneran de toda responsabilidad al fletador de la *Belpore* por el hecho que originó la falta de carga para completar la que debia conducir ese buque.

El artículo 975 del Código de Comercio de Chile declara sujetos a las disposiciones que en él se contienen, los fletamentos de naves extranjeras celebrados en los puertos de la República; de manera que habiendo sido ajustado en Valparaíso el de que ahora se trata, debe rejirse por la lei chilena. El Código de Comercio, a su vez, hace aplicables las disposiciones del Código Civil en todos los casos en que aquel no contenga disposiciones especiales, i segun éste, el deudor no es tampoco responsable de caso fortuito. (Arts. 2 del Código de Comercio i 1547 del Civil.)

El contrato de fletamento exhibido por el reclamante, dice textualmente en la cláusula 16 que «la acción de Dios, las restricciones de los gobernantes, los disturbios o impedimentos políticos, huelga, fuego, piratas i enemigos; los peligros i accidentes de mar, etc., aun cuando fueren ocasionados por la negligencia, descuido o error de juicio de los prácticos, capitán, marineros i otros

sirvientes de los armadores, durante el viaje, son mutuamente esceptuados», es decir que eximen de responsabilidad tanto al fletante como al fletador. Siendo un hecho incuestionable que la carga de la *Belpore* no se completó por motivo de los disturbios políticos de 1891, los armadores de la nave no pueden reclamar indemnización de perjuicios a causa de ese acontecimiento.

Por lo que hace al cobro de intereses, debe tenerse presente que no es procedente por no haberse fijado en el memorial la suma precisa que se pretende obtener. Por regla jeneral no es tampoco procedente este cobro sino por vía de indemnización de perjuicios en caso de mora; i ésta no existe cuando la deuda no es líquida ni exigible, o cuando no se ha estipulado un plazo para el cumplimiento de la obligación o cuando no ha existido reconvención judicial. En el caso especial de que se trata, está estipulado en el artículo 21 del contrato que la parte que faltare a su cumplimiento pagará a la otra una multa igual al valor del flete correspondiente. Esta cláusula es penal, i según el artículo 1543 del Código Civil, no puede pedirse a la vez la pena i la indemnización de perjuicios que importa el cobro de intereses.

En vista de estas consideraciones, espero que V. E. se ha de servir negar lugar a la presente reclamación, en el caso de que no tengan cabida las excepciones dilatorias que he deducido en esta contestación.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

REPLICA

Excmo. Señor:

La presente reclamación es en todo idéntica a las demas que proceden de infracción por parte del Gobierno de Chile, de contratos de fletamentos celebrados para cargar guano en las Islas de Lobos de Afuera. Por consiguiente, le ha aplicado el señor agen-

te del Gobierno de Chile, al evacuar la contestación, las mismas observaciones de forma y de fondo que ha aducido en las demas reclamaciones análogas.

Debemos asimismo por nuestra parte reproducir, por via de réplica, la que hemos formulado en aquellos casos, especialmente en lo referente a las naves *Oakhurst* i *Stuart*.

Ademas de los documentos acompañados ya, agregamos ahora el certificado de inscripcion o sea la matrícula del *Belpore*, por el cual consta que es una nave inglesa, i aunque despues de este documento era innecesario probar la nacionalidad británica de sus dueños, exhibimos no obstante, las partidas de nacimiento de éstos. Igualmente el diario de navegacion del *Belpore*.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El escrito de réplica en la reclamacion núm. 84 se limita a dar como reproducidas las razones alegadas en las réplicas de otras reclamaciones que versan sobre la misma materia, sobre todo en las referentes a las naves *Oakhurst* i *Stuart*, que son las que llevan los números 15 i 17. Por mi parte, tomaré en cuenta para la presente dúplica las razones a que el reclamante se refiere.

1 Para subsanar los defectos de forma del memorial que hice notar en mi contestacion, el reclamante presenta un certificado de inscripcion o matrícula de la barca *Belpore* i las partidas de nacimiento de las personas entre quienes está dividido el dominio de aquella nave. Del primero aparece que son ocho los poseedores de ella, i que don Tomas Rome (no Rowe como dice el memorial) que aparece confiriendo el poder con que se ha presentado ante V. E. la casa de Williamson, Balfour i C.^a es uno de esos ocho; pero no ha acreditado hasta hoi tener facultad de los otros siete para

otorgar poder en su nombre ni para llevar adelante estas jestioncs. Creo que, en rigor, este juicio no puede seguirse sino con don Tomas Rome i por la porcion que le corresponde en el dominio de la *Belpore*. Aun dentro de este límite, reputo insuficiente el poder presentado por don Juan Nicholson, por las razones que aduje en mi contestacion i que no han sido rebatidas hasta hoi. En cuanto a los demás comuneros del señor Rome, me parece indiscutible que en este juicio no han sido representados por nadie; i que seria ya tarde para ocurrir ante este Tribunal puesto que debieron hacerlo antes del 24 de Abril de este año, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Manteniendo, pues, la escepcion de falta de personeria, suplico a V. E. que se sirva declarar que el señor Nicholson no la tiene para representar al señor Rome, i mucho ménos a las demas personas que, segun el certificado de matrícula de la *Belpore*, aparecen como dueños de esta nave.

2 El señor Tomas Rome ha presentado una partida de bautismo que tiene por objeto acreditar su nacionalidad británica. Nada tendria que objetar a esa partida si ella estuviera convenientemente legalizada; pero por desgracia, le falta este requisito esencial. En Chile nadie conoce a la persona cuya firma indescifrable aparece al pié del certificado; i a nadie puede constarle que esa persona ejerza verdaderamente el cargo de Superintendente Registrador (Superintendent Registrar) que aparece impreso a continuacion de la firma. Los Tribunales no pueden aceptar como auténticos documentos que no están legalizados, i en este caso la omision de esta diligencia es indisculpable, dado el largo espacio de tiempo de que se ha dispuesto para practicarla i las facilidades que han prestado para ello los funcionarios consulares de Chile i nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores.

De los demas titulados co-propietarios de la *Belpore*, Isabella i Roberto Rome no han presentado documento, ni siquiera tan informal como el de los otros, para acreditar su carácter de súbditos británicos. Empero, no figurando como partes en este juicio, pues no han sido mencionados en el memorial ni en el poder acompaña-

do, juzgo inútil insistir en la falta de comprobacion de su nacionalidad.

Se puede, pues, dar por establecida la incompetencia del Tribunal fundada en este capítulo. No me parece ménos evidente la que resulta de la materia misma de la reclamacion.

Fúndase ésta en la falta de cumplimiento por parte del Gobierno de Chile de un contrato de fletamento celebrado entre el capitán de la *Belpore* i el agente de aquel Gobierno, don Alfredo Lyon.

Habiendo sido fletado el buque para cargar guano en la Isla de Lobos, no pudo completar su cargamento a causa de haber sido prohibida la esportacion de aquella sustancia por el jefe del crucero chileno *Esmeralda*, i en cumplimiento de instrucciones que éste había recibido de la Junta de Gobierno que residia en Iquique.

La infraccion del contrato, justificada o no, dará mérito para entablar accion en contra del Gobierno de Chile ante los tribunales ordinarios; pero no para ocurrir ante este Tribunal especial i extraordinario, que solo tiene una jurisdiccion restrinjida a asuntos determinados. Esos asuntos están indicados en el primer artículo de la Convencion que creó el Tribunal: en él se dice que éste es llamado a decidir todas las reclamaciones motivadas por los actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República en el período comprendido desde el 7 de Enero hasta el 28 de Agosto de 1891.

El Tribunal no puede conocer sino de los actos i operaciones de guerra, que son los únicos que con motivo de la guerra civil podia ejecutar el ejército i la Escuadra de Chile. Actos de otro jénero quedan completamente escludidos de su jurisdiccion. He tenido el honor de demostrar esta tésis en numerosas ocasiones; i no me detendré de nuevo a manifestar que la letra de la Convencion no se presta a una interpretacion diversa, en lo cual han estado de acuerdo los Tribunales internacionales que funcionaron en Chile de 1884 a 1888 i este mismo Tribunal en varias de las resoluciones que ha pronunciado.

Ahora bien: para hacer caber esta reclamacion dentro del cuadro trazado a la jurisdiccion de V. E., se sostiene que la prohibicion

de embarcar guano es un acto de la fuerza marítima de la República. Pero este es un error mui fácil de patentizar.

Es un hecho innegable que la Junta de Gobierno de Iquique tenia elementos marítimos de guerra infinitamente superiores a aquellos de que disponia el Gobierno del señor Balmaceda; i que por consiguiente dominaba sin contrapeso en el mar. Allí podia dictar sus órdenes en la seguridad de que serian obedecidas i respetadas sin necesidad de hacer uso de la fuerza. Así, pues, si en lugar de enviar a Lobos de Afuera al crucero *Esmeralda*, hubiera enviado un simple transporte, la prohibicion de embarcar guano se habria observado del mismo modo. Todavía, habria bastado enviar un personal de empleados para reemplazar a los que obedecian al Gobierno del señor Balmaceda, en la seguridad de que éstos no habrian de haber opuesto una inútil resistencia.

Se envió a la *Esmeralda* porque se quiso dar mas respetabilidad al funcionario que debia cumplir lo decretado por la Junta de Gobierno i tal vez porque era mas conveniente este procedimiento tanto por la mayor rapidez del crucero, como porque iba tambien a desempeñar otras comisiones mas importantes, i podia de paso llevar a efecto la medida decretada para Lobos de Afuera. El hecho es que la *Esmeralda* no llegó a aquel lugar en son de guerra, sino que se limitó a dejar constituida la nueva autoridad i a dar las instrucciones del caso para que se suspendiera la esportacion del guano. En todo esto no solo no hubo acto u operacion de guerra, sino que ni siquiera fué menester hacer imposicion alguna por la fuerza. Se trataba de una orden de carácter administrativo que una vez notificada, no requirió la presencia del crucero para ser cumplida. En efecto, la *Esmeralda* llegó a la isla el dia 16 de junio, e inmediatamente despues de hacer saber la determinacion de la Junta de Gobierno emprendió la retirada en el mismo dia. Bastó la presencia de la autoridad para que aquella determinacion fuese puntualmente obedecida sin necesidad del auxilio de la fuerza.

Que esa medida de la Junta de Iquique fué causa de que los contratos de fletamentos no se cumpliesen por parte del Gobierno de Chile, es algo que no puede ponerse en duda; pero que ella no importó un acto u operacion de guerra. me parece tambien de todo

punto incuestionable. La responsabilidad que nazca de la infraccion del contrato podrá perseguirse ante los tribunales ordinarios; pero no ha podido de ninguna manera ser perseguida ante un Tribunal constituido para conocer de reclamaciones motivadas por actos de guerra u operaciones militares.

3 Pero si V. E. llegase a estimar como un acto u operacion de guerra la órden impartida por la Junta de Gobierno de Iquique que prohibió la esportacion de guano de las covaderas de Lobos de Afuera, lójicamente tendrá que rechazar esta reclamacion.

La Junta de Iquique adoptó aquella medida en uso de las facultades que le concedia el derecho de la guerra. Con ella iba a privar al Gobierno del señor Balmaceda de una importantísima fuente de recursos; i no hai tratadista de Derecho Internacional que no convenga en que medidas de esta clase son perfectamente lícitas i necesarias para los fines mismos de la guerra.

El artículo 13 de las instrucciones para los Ejércitos de Estados Unidos en campaña, autoriza al belijerante para destruir toda especie de propiedad, para cortar caminos, canales i toda via de comunicacion, para interceptar los víveres i municiones del adversario i para apoderarse de todo lo que el pais enemigo pueda suministrar para la subsistencia i seguridad del ejército. Con mayor razon se considera autorizado a un belijerante para adoptar todas las medidas que tiendan a privar al otro de los recursos que pueden servirle para continuar las hostilidades.

Iguales disposiciones consignan los artículos 50 i siguientes del Manual publicado en 1880 por el Instituto de Derecho Internacional de Oxford; i los artículos 6 i 12 del Proyecto de Declaracion Internacional discutido en la Conferencia de Bruselas en Julio i Agosto de 1884.

Las facultades que tiene el belijerante para dañar a su adversario i conseguir con la posible brevedad el éxito final de la guerra son verdaderamente omnímodas. Todo lo que conduzca al propósito de vencer al enemigo, todo acto de hostilidad que no sea contrario a las leyes i usos de la guerra son lícitos i permitidos (Fiore, *Derecho Internacional Codificado*, arts. 966 i 967).

Bonfils resumiendo la doctrina universalmente aceptada sobre

este particular, dice que siendo el objeto directo e inmediato de las operaciones de la guerra establecer la superioridad del mas fuerte de los beligerantes, todo lo que contribuya a ese objeto es conforme al fin de la guerra. Son, por consiguiente, actos necesarios los que tienden a destruir o aniquilar lo mas rápidamente posible las fuerzas del adversario. (Bonfils, *Manuel de Droit International public*, parte 5.º, ch. III).

Entre esos actos necesarios figuran en primera línea todos los que tienden a disminuir los recursos pecuniarios del enemigo. Medidas conducentes a este objeto pueden llevarse a ejecucion sin limitacion alguna. Pudo, por consiguiente, la Junta de Gobierno de Iquique impedir por los medios que estaban a su alcance que el Gobierno a quien combatia se proveyese de fondos en Europa que podian servirle para abastecerlo de los elementos de guerra de que tenia necesidad, sobre todo de material naval de que estaba casi enteramente desprovisto. Pudo apoderarse de los cargamentos de guano que se hallaban ya a bordo de los buques encargados de trasportarlos a Europa; pero se conformó con hacer el uso mas moderado de su derecho, impidiendo tan solo que continuara adelante el carguío del guano.

Si al adoptar esta medida no hacia sino usar de un derecho lejítimo, los perjuicios que ella ocasionase a terceros no afectaban la responsabilidad del Gobierno, porque *neminem lædit qui jure suo utitur*. Este principio es el que Fiore ha consagrado en el art. 337 de su *Derecho Internacional Codificado*, diciendo: «El Gobierno que en el ejercicio legal del poder público ejecute un acto, del cual se origine un perjuicio actual i real a un Estado o a particulares extranjeros, no quedará obligado a resarcir el daño ocasionado».

Es incontestable que la guerra tiene el carácter de una necesidad fatal i de fuerza mayor, como lo establece Fiore. Siendo así, los actos a que ella obliga i que son indispensables para llevarla a feliz término, deben tambien calificarse como fuerza mayor e irresistible, por mas que seria fácil evitarlos arriesgando el exito final. Cuando un jefe militar libra un combate, bombardea una plaza o destruye bienes públicos o privados que pueden servir al enemigo para hostilizarlo, el Derecho supone que estos actos tienen el ca-

rácter de fuerza mayor aun para el que los lleva a cabo. El jefe militar está obligado a adoptar todas las medidas que conduzcan al pronto i feliz término de la guerra, sin otra limitacion que las establecidas por las leyes de la guerra. Asi, pues, cuando los jefes de la revolucion chilena de 1891 determinaron privar al enemigo de los recursos que le proporcionaba la estraccion del guano, se puede decir que el acto revestia para ellos, lo mismo que para el Gobierno enemigo, el carácter de fuerza mayor. No es razonable, por lo tanto, atribuirle responsabilidad civil por la ejecucion de un acto que para él importaba tambien una fuerza mayor.

Escusado es advertir que para el Gobierno del señor Balmaceda era acto de fuerza mayor el que le impedía dar cumplimiento a su contrato, i le privaba de gran parte de los recursos que esperaba proporcionarse con la esportacion del guano. Si para el Gobierno de Iquique la fuerza mayor se deduce principalmente de una ficcion del derecho; para el del señor Balmaceda, la fuerza mayor era un hecho real i efectivo.

Pero se pretende por el reclamante que el Gobierno de Chile es uno solo; i que habiéndose dividido en dos apénas de una manera transitoria, una vez restablecida la unidad nacional, no puede invocarse la situacion en que momentáneamente se halló colocado el pais en 1891.

Mucha razon podria tener mi honorable contradictor si no estuviéramos analizando situaciones i hechos creados por la revolucion, i durante el periodo mas activo de ella. Seria necesario desconocer los hechos ocurridos si no los examináramos tales como pasaron, i como produjeron las consecuencias que son materia de estas reclamaciones.

Cuando la guerra civil toma cuerpo suficiente para poder constituir un nuevo Gobierno frente al que tenia la direccion del pais, el Estado se divide necesariamente en dos; i es imposible prescindir de este hecho real i efectivo en cuanto es oríjen de actos jurídicos que producen derechos i obligaciones. Para establecer la existencia de estos derechos i obligaciones i para medir su alcance no pueden adelantarse los sucesos ni retrotraerse de la época en que verdaderamente ocurrieron. Cuando se dictó la prohibicion de

embarcar guano de la isla de Lobos habia en Chile dos gobiernos, i el país se encontraba fraccionado en dos. Este era el hecho; i para juzgar de la responsabilidad del Gobierno de Chile, preciso es examinar si alguno de los Gobiernos contendores que entónces existian contrajo aquella responsabilidad, que solo pudo nacer en la época en que acaecieron los hechos, i no con posterioridad a ellos.

Que la revolucion, con dominio casi absoluto en el mar i completo en las cuatro provincias boreales de la República, tenia suficiente personalidad para producir consecuencias jurídicas internacionales, no en virtud de una condicion de derecho sino de una *situación de hecho*, como se espresa Fiore, es algo que no puede revocarse en duda. Constituia, por consiguiente, un nuevo estado en el concepto de Grotius i de Vattel, a quienes cita el autor que acabo de nombrar. He aquí como éste se espresa: «Grotius, hablando de un estado dividido por la guerra civil o *mista*, como él la llama, establece la regla de que despues de cierto tiempo el Estado deberia ser considerado como si formase dos Estados. Tal es tambien la opinion de Vattel que se espresa así: Los lazos de la sociedad política son rotos o al ménos suspendidos entre el Soberano i su pueblo; puede considerárseles como dos potencias distintas; i pues que una i otra son independientes de toda autoridad estraña, nadie tiene el derecho de juzgarlas». (Fiore, *Nouveau Droit International public*, t. 1, § 325 i 326.)

Es, pues, indudable que la personalidad del Estado se encontraba dividida en dos durante el mes de Junio de 1891, i aunque esa division era meramente provisional, no por eso dejaba de producir en derecho los efectos jurídicos que eran consiguientes. Restablecida la unidad nacional, se verificó por este hecho algo semejante a la anexion de dos paises, que voluntariamente se juntan para formar uno solo. Las relaciones jurídicas de cada uno de estos Estados con individuos particulares pasan al nuevo, haciéndose éste en cierto modo un heredero a título universal de ámbos Estados. [Fiore, obra i lugar citados, § 355]. De aquí es que no puede ser lícito suponer que, al crearse la relacion jurídica que nació entre el Gobierno de Chile i los armadores de la *Belpore* en Junio de 1891 el Estado era uno solo, i uno solo el Gobierno de la nacion.

Si, pues, uno i otro Gobierno están exentos de responsabilidad por la suspension del carguío del guano; si uno i otro pueden alegar el caso fortuito o de fuerza mayor, que exime del cumplimiento de la obligacion, segun los principios jenerales del derecho positivo aplicables al caso, i segun las estipulaciones mismas del contrato de fletamento, es evidente que al actual Gobierno no puede hacérsele cargo alguno por la falta de cumplimiento de dicho contrato; i que el rechazo de esta reclamacion se impone con la fuerza de un deber ineludible.

Yo espero que el Tribunal así se servirá declararlo en el caso de que no dé lugar a las escepciones formuladas con el carácter de prévias.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

PRESENTACION DEL AJENTE DE CHILE.

Exmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile se ha impuesto del documento que en la reclamacion núm. 84 ha sido presentado por el señor agente británico con el objeto de comprobar el peso del cargamento de guano que descargó el buque *Belpore* en la ciudad de Hamburgo. Usando del derecho que corresponde a la parte que represento, vengo en oponerme a que ese documento sea tomado en cuenta para el fallo de la reclamacion.

En derecho procesal es elemental que, cerrada la discusion de un juicio i estando ya la causa en acuerdo, no es lícito á ninguna de las partes producir nuevas pruebas en apoyo de sus pretensiones. El Reglamento del Tribunal ha respetado ese principio ordenando en su art. I que el reclamante presente todos sus documentos i piezas justificativas junto con el memorial en que se entabla la reclamacion. El art. X permite presentar nuevos documentos con la réplica,

pero no autoriza para presentar otros durante los trámites posteriores del juicio. Pero si la observancia de esta regla se ha relajado en ocasiones, nunca se ha llegado al extremo de presentar documentos despues de encontrarse la causa en acuerdo, porque debiendo ser examinados i pudiendo ser rebatidos por la parte contraria, su admision equivaldria a abrir un nuevo debate, retrotrayendo el juicio de su estado actual en interés esclusivo de una sola de las partes.

Todo esto me parece tan obvio que, sin entrar desde luego en el exámen del documento presentado en hora tan inoportuna porque considero que ya no es lícito reabrir el juicio, me limito a pedir a V. E. que se sirva ordenar que no se agregue a los antecedentes de la reclamacion núm. 84 el referido documento. El se presta, por otra parte, a observaciones de bastante gravedad, i para usar del derecho de objetarlo, el Gobierno de Chile necesitaria de un plazo especial a fin de informarse del carácter que tiene la oficina que ha espedido el certificado i del mérito que pueda atribuirse a los documentos que de ella emanen. Esto retardaria considerableménse el fallo de esta causa por culpa del reclamante, que no presentó este documento en tiempo hábil, ni siquiera ofreció presentarlo en la vista de la causa, a pesar de que pudo notar desde el principio del juicio que faltaba a su reclamacion este importante medio probatorio.

Santiago, 3 de Marzo de 1896.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

Santiago, Marzo 4 de 1896.

A sus antecedentes, emitiendo el señor árbitro de Chile, voto contrario, pues consideraba que no debia admitirse un documento que no habia venido por conducto regular ni fué presentado en tiempo oportuno. — CAMILLE JANSSEN. — ALFRED ST. JOHN. — LUIS ALDUNATE.

SENTENCIA

Williamson, Balfour & Co., por el señor Tomas Rome, administrador propietario de la barca *Belpore*, reclama del Gobierno de Chile la cantidad de 1,025 libras esterlinas 19 chelines, mas los intereses legales sobre dicha suma por falso flete de 586 toneladas.

Expone el memorialista que la *Belpore* fué fletada totalmente el 25 de Febrero de 1891 por el Gobierno de Chile por medio de su agente en Valparaiso, don Alfredo Lyon, para tomar un cargamento de guano en cualquiera de los depósitos de esta sustancia, para portearlo a un puerto del Reino Unido o del Continente Europeo, entre Havre i Hamburgo, que se designó como punto de carga la isla de Lobos de Afuera, i que allá se dirijió la nave, donde arribó el 18 de Marzo, dando luego aviso de estar lista para recibir carga, i en efecto, empezó a embarcar guano el 27 del mismo mes; que a causa de la lentitud con que se proporcionaba el cargamento, el 13 de Junio no lo habia completado aun, pues no tenia recibido sino 1,230 toneladas españolas, siendo que le quedaba espacio para 586 toneladas inglesas mas; que el 14 i 15 de Junio no se embarcó nada, por ser el primero dia festivo i en el segundo hubo gran braveza de mar; que el 16 se presentó a la isla el crucero de guerra *Esmeralda*, al mando del comandante Silva Palma, i en el acto hizo saber, a nombre de la Junta de Gobierno establecida en Iquique, a todos los capitanes de los buques anclados en la isla, que quedaba prohibido el carguío de guano i que las naves debian hacerse a la mar con el que hubiesen alcanzado a embarcar; que el mismo dia envió a tierra el crucero una partida de hombres que destruyeron con dinamita los útiles destinados al carguío de guano; que en la noche del 16 el buque de guerra *Esmeralda* se hizo a la mar llevándose los empleados del Gobierno de Balmaceda i el vaporcito *Huemul*, que estaba destinado al trasporte de agua i provisiones; que nombrado gobernador de la isla el señor Marcelo Libano, espidió este el 19 una circular dirigida a los capitanes de los buques surtos en la bahia, haciéndoles saber su nombramiento i la autorizacion para despachar las naves

reiterando tambien la prohibicion de seguir cargando guano; que el dia 29 el capitan de la *Belpore* dirijió una protesta al gobernador; que el 30 zarpó la *Belpore* de Lobos de Afuera, i despues de haber hecho escala en el Callao, hizo rumbo al Continente Europeo; que desembarcó su cargamento en Hamburgo, que fué el puerto que al efecto se le designó; i termina pidiendo que se condene al Gobierno de Chile i al pago de 1,025 libras esterlinas 19 chelines, flete correspondiente a las 586 toneladas que dejó de cargar, a razon de 35 chelines cada una, que fué el precio estipulado mas intereses legales, que son el 6 por ciento anual sobre dicha suma.

Acompáñase para comprobar la reclamacion: 1.º Poder otorgado el 22 de Febrero de 1894 en Liverpool ante notario público, por Tomas Rome, jerente propietario del buque *Belpore*, a favor de Williamson, Balfour i C.ª para que demande por todos los medios que franqueen las leyes, cobre i reciba del Gobierno de Chile la suma de mil veinticinco libras esterlinas diezinueve chelines con intereses i costas «por razon de la falta de dicho Gobierno en poner un cargamento completo a bordo de dicho navío en Lobos de Afuera en la República de Chile en el mes de Junio de 1891», para que comparezca ante cualesquiera tribunales, audiencias i juzgados; 2.º Circular del gobernador de Lobos de Afuera a que se hace referencia en el memorial i cuyo contesto es el espresado allí; 3.º Protesta que hizo el capitan de la *Belpore* ante el cónsul británico en el Callao en 21 de Julio de 1891, en la cual se refieren todos los hechos espuestos en el memorial con la sola diferencia que en aquel documento se dice que la partida de hombres que desembarcó la *Esmeralda* «destruyó en parte los aparatos de embarque de guano» i hace responsable al comandante del crucero *Esmeralda*, al Gobernador de Lobos de Afuera i al Gobierno de Chile por el falso flete i los perjuicios sufridos; 4.º Carta protesta dirijida por el capitan de la *Belpore* en 29 de Junio de 1891 notificando al Gobernador que no divisa impedimento para embarcar el guano i haciendo responsable a quienes corresponda por falso flete, etc., etc.; 5.º Correspondencia del capitan de la *Belpore* al reclamante dirijida desde Lobos de Afuera i del Callao en que le refiere lo que ha acontecido; 6.º Certificado de tres peritos que al llegar el buque *Belpore* a

Hamburgo apreciaron la parte del buque que habia quedado sin cargarse con guano i la estiman en 586 toneladas; i, por último, el contrato de fletamento de 25 de Febrero de 1891.

El agente de Chile, en primer lugar, pide que no se dé curso a la demanda, pues en el memorial no se cumplen los artículos 3.º 4.º i 8.º del Reglamento; en segundo lugar, pide se acepte la escepcion de falta de personería del signatario del memorial, pues los poderes no están en regla i ademas el capitan de la *Belpore* radica el dominio de ésta en una entidad jurídica mui diversa de la persona del señor Rome, el reclamante; en tercer lugar, solicita que el Tribunal se declare incompetente, pues el reclamante no ha probado su calidad de súbdito británico, circunstancia indispensable, segun la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, para que el Tribunal tenga jurisdiccion para oír una reclamacion; que el Tribunal tambien es incompetente, pues no se trata en este caso de acto u operacion de las fuerzas de mar i tierra de la República, como lo exige la Convencion ya citada, ni se pide indemnizacion por propiedad perdida, deteriorada o damnificada, como lo espresa el artículo 7.º del Reglamento; que se trata de obtener una indemnizacion por falta de cumplimiento de un contrato, lo que debe pedirse ante los tribunales ordinarios del pais, como lo indicó el reclamante en su poder i como tambien lo comprendió éste por el hecho de haberse presentado ante el Tribunal de Comercio de Hamburgo en contra de la Compañía Comercial Francesa, consignataria del guano que portaba la *Belpore* i representante en ese carácter del Gobierno de Chile, entablando el mismo juicio de indemnizacion que ahora renueva ante el Tribunal Arbitral; que existe, por lo tanto, ademas, juicio pendiente, lo que habilita para oponer tambien a la reclamacion la escepcion de litis pendencia; que, entrando a la cuestion de fondo, no acepta sin plena comprobacion la efectividad de los hechos espuestos en el memorial; que es efectivo que el crucero *Esmeralda*, a las órdenes del partido del Congreso, tomó posesion de la isla de Lobos de Afuera el 16 de Junio de 1891 i prohibió que se continuara embarcando el guano que allí habia; que este era un hecho perfectamente previsto el 25 de Febrero del mismo año, día en que se firmó el contrato de fletamento de la

Belpore, pues se sabia que la Escuadra habia conseguido dominar toda la costa del norte de la República i que habia prohibido ya la esportacion de guano del territorio de Tarapacá a fin de privar de recursos al Gobierno central i a la mas vulgar prevision no podia escaparse que otro tanto habia de suceder con respecto al guano de Lobos de Afuera, de manera que el reclamante no puede alegar en su favor siquiera una ignorancia razonable; que se atribuye a la *Belpore* un tonelaje aproximado de 1,800 toneladas, siendo que el tonelaje de registro no llega sino a 1,200 i que el agente de Chile no puede aceptar sino esta última capacidad; pues no se cumplió con la cláusula del artículo 7.º del contrato de fletamento; que la diligencia practicada a este respecto en el puerto de Hamburgo no liga en manera alguna al Gobierno de Chile que no intervino en ese acto; diligencia que, por lo demas, no tiene mérito probatorio desde que carece de las condiciones indispensables para este efecto; que debe tomarse en cuenta otra consideracion i es la circunstancia de haber quedado adeudando la *Belpore* la suma de doscientos cuarenta i ocho soles de plata por derecho de anclaje i tonelaje que debió pagar en Lobos de Afuera, i como la compensacion se opera *ipso jure*, en el supuesto de que el reclamante obtuviese alguna indemnizacion, seria menester descontar de ella la suma indicada; que bajo el punto de vista del derecho, la reclamacion es insostenible; que si es efectivo que la autoridad constituida por los jefes de la revolucion, impidió que la *Belpore* completase su cargamento de guano, esta medida fué un acto de lejitima hostilidad dirigido contra el Gobierno de Santiago, i actos de esta especie no imponen responsabilidad al belijerante que los lleva a cabo; que el jefe del crucero *Esmeralda* pudo establecer allí un bloqueo e adoptar cualquiera medida autorizada por el Derecho de Jentes para obtener el propósito que perseguia de privar de recursos al Gobierno de Santiago; que en casos de esta especie el perjuicio se reputa orijinado por fuerza mayor o caso fortuito; que la guerra, en sí misma, no es otra cosa que un acto de fuerza mayor; que el que lleva a efecto una operacion bélica necesaria, no es responsable de los perjuicios que ella ocasiona; que ante el derecho el acto es un caso de fuerza mayor o fortuito; que respecto al

Gobierno de la Moneda, en cuyo nombre se ha celebrado el contrato de fletamento con el capitán de la *Belpore*, el caso es igualmente fortuito o de fuerza mayor; que si el Gobierno hubiera podido impedir el golpe de mano llevado a efecto por su adversario sobre la isla de Lobos de Afuera, es indudable que habría hecho todo jenero de esfuerzos para lograrlo, pues ello le iba a privar de recursos que le eran necesarios para sostenerse; que el actual Gobierno de la República representa a los dos partidos, que luchaban en aquella época i no pudiendo atribuirse responsabilidad a ninguno de ellos, aquél tiene que ser igualmente irresponsable, que fuera de estos motivos jenerales que se comprenden en el axioma jurídico *nemo tenetur proslare casus fortuitos*, existen en la lei positiva i en el contrato mismo de fletamento, disposiciones que exoneran de toda responsabilidad el fletador de la *Belpore* por el hecho que orijinó la falta de carga para completar la que debía conducir ese buque; a saber, el artículo 975 del Código de Comercio de Chile, que declara sujetos a las disposiciones que en él se contienen los fletamentos de naves extranjeras celebrados en la República i los artículos 2.º del Código de Comercio i 1,547 del Código Civil, que exoneran de responsabilidad al deudor de caso fortuito i la cláusula 16 del contrato de fletamento, que testualmente dice que «La accion de Dios, las restricciones de gobernantes, los disturbios o impedimentos políticos, huelgas, fuego, piratas i enemigos; los peligros i accidentes de mar, etc., aun cuando fueren ocasionados por la negligencia, descuido o error de juicio de los prácticos, capitán, marineros i otro sirvientes de los armadores, durante el viaje son mutuamente esceptuados»; que en cuanto al cobro de intereses no es procedente por no haberse fijado en el memorial la suma precisa que se pretende cobrar; por no haberse constituido el Gobierno en mora; por no ser líquida ni exigible la deuda; que en el artículo 21 del contrato de fletamento se estipula que en caso de falta de cumplimiento del contrato se pagará una multa equivalente al flete correspondiente; que siendo ésta una cláusula penal, segun el artículo 1,543 del Código Civil, no se puede pedir a la vez la pena i la indemnizacion de perjuicios, que es lo que importa el cobro de intereses; que en vista de estas consideraciones, si no se

aceptan las escepciones prévias, pide se rechace la reclamacion.

En la réplica se espresa que habiendo el ajente de Chile aplicado a esta demanda las mismas observaciones de forma i fondo que adujo al contestar en las demas reclamaciones análogas, se limita el reclamante a reproducir lo que espuso replicando en las indicadas reclamaciones i a acompañar el certificado de inscripcion o sea la matrícula de la *Belpore*; partidas de nacimiento de todos los dueños de la *Belpore* i el diario de navegacion de este buque.

En la dúplica se refuerzan los argumentos de la contestacion; se niega todo valor probatorio a los documentos agregados a la réplica i se agrega, que siendo muchos los dueños de la *Belpore*, i no teniendo el reclamante poder de sus co-propietarios, la demanda actual no puede entenderse deducida sino por la parte que corresponde al reclamante en la propiedad del buque; se insiste, estensamente, con citas de autores, en que la prohibicion de continuar el carguío de guano fué acto lejítimo de guerra, i que en una guerra civil, como la que ocurrió en Chile en 1891, la personalidad del Estado se encontraba dividida en dos, i aunque la division era meramente provisional no por eso dejaba de producir, en derecho, los efectos jurídicos que eran consiguientes; que, segun los tratadistas de Derecho Internacional, un Estado dividido por guerra civil, puede, despues de cierto tiempo, ser considerado como si formase dos Estados, i que segun Fiore puede considerársele como potencias distintas, pues una i otra son independientes de toda autoridad estraña; i de aquí es que no puede ser lícito suponer que al crearse la relacion jurídica que nació entre el Gobierno de Chile i los armadores de la *Belpore* en Junio de 1891, el Estado era uno solo i uno solo el Gobierno de la nacion; i

Considerando: que está probado por el certificado de inscripcion marítima o de matrícula de la barca *Belpore*, como tambien por la declaracion otorgada por el encargado de negocios de S. M. Británica espedida a virtud de instrucciones del marques de Salisbury, ministro de Relaciones Exteriores, que dicha nave es inglesa, que Tomas Rome es súbdito británico i que era en 1891 administrador propietario (Managing owner) del espresado buque; que la

Maritime Navy List, publicacion oficial editada por el Comité del Lloyd, [edicion de 1891, páj. 324] señala al señor Tomas Rome como *Managing owner*, de la *Belpore*, que en conformidad a la lei inglesa [*Merchant Shipping act.*, arts. 54 i 59], a los co-propietarios de una nave se les considera como una sola personalidad representada por el *Managing owner*, que es el único que tiene derecho i poder para obrar a nombre de ellos;

Considerando: que la nacionalidad del reclamante Tomas Rome está comprobada ademas por el certificado de nacimiento que se acompaña, otorgado en 17 de Junio de 1895 por el inspector del Registro Civil del sub-distrito de Mount Pleasant, Liverpool;

Considerando: que por instrumento debidamente otorgado en Liverpool el 22 de Febrero de 1894 i legalizado en forma por el cónsul de Chile en esa ciudad, Tomas Rome confirió poder bastante a la razon social de Williamson, Balfour i C.^a, de Valparaiso para deducir la presente reclamacion ante el Tribunal Arbitral, que el señor John Nicholson, que ha suscrito el memorial que se presentó ante este Tribunal, a nombre de la razon social de Williamson, Balfour i C.^a i prestó el juramento reglamentario tiene el derecho de usar aquella firma social desde el año 1892 i, por consiguiente, le asiste la facultad de instaurar la actual reclamacion en representacion de los mandatarios de Tomas Rome; que este último, al conferir poder a la razon social de Williamson, Balfour i Ca. en 1894, ha tenido indudablemente, el propósito de encomendar la defensa de sus intereses a las personas que tuvieran en Chile la representacion de la espresada firma social, su mandatario;

Considerando: que, segun el contrato de fletamento firmado en Valparaiso en 25 de Febrero de 1891, el señor Alfredo Lyon obrando a nombre del Gobierno de Chile, fletó la barca inglesa *Belpore* A. I. Lloyd, de 1,200 toneladas de registro para que se dirigiera a Lobos de Afuera a tomar allí un cargamento completo de guano i lo porteara a algun puerto de las islas británicas por un flete de treinta i dos chelines seis peniques o a un puerto del continente, por un flete de treinta i cinco chelines por tonelada; que el buque fué alquilado en su totalidad para el espresado viaje, segun se des-

prende del artículo 8 del contrato de fletamento; que estipula que el buque no tomará a su bordo otra carga que la que reciba a virtud de orden por escrito del fletador o de sus agentes;

Considerando: que en cumplimiento de las estipulaciones del contrato de fletamento i obedeciendo a órdenes recibidas posteriormente de los agentes del fletador, el capitán de la *Belpore*, zarpó para Lobos de Afuera, donde arribó el 18 de Marzo de 1891; que el plazo útil para recibir el cargamento principió a correr poco despues, i que el 13 de Junio el buque tenia ya a bordo mil doscientas treinta toneladas españolas;

Considerando: que si el precitado contrato de fletamento celebrado en Valparaíso, en lo que se refiere a su ejecucion, debe estar sometido a las prescripciones del Código de Comercio de Chile, segun lo dispone el artículo 975 del mismo Código, la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha sustraído de la jurisdiccion de los tribunales ordinarios del país, las reclamaciones inglesas motivadas por actos u operaciones ejecutadas por fuerza de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que el 16 de Junio de 1891 el buque de guerra chileno *Esmeralda* que pertenecia al partido congresista, apareció en Lobos de Afuera e hizo desembarcar un destacamento de su tripulacion para que destruyera todos los elementos principales de carguío del guano; que no se ha negado por el demandado que despues de esa fecha toda operacion de aquel jénero se hizo casi imposible en la indicada localidad. I, sobre todo, que los representantes del Gobierno fletador que debian entregar el guano no pudieron o no quisieron hacerlo;

Considerando: que el 19 de Junio el nuevo gobernador marítimo don Marcelo Líbano, instalado allí por el comandante de la *Esmeralda*, al participar su nombramiento a los capitanes de los buques surtos en Lobos de Afuera, les notificó por una circular, al mismo tiempo, la orden del comandante de la *Esmeralda* de salir del puerto, pues el carguío de guano quedaba suspendido hasta nueva orden; que esta negativa de entregar guano era absoluta i se aplicaba a todos los buques contratados hasta ese dia para cargar esa

sustancia; que el capitán de la barca *Belpore*, después de haber protestado por escrito ante el gobernador marítimo de Lobos de Afuera el 29 de Junio, cediendo a la fuerza i sometiéndose a las órdenes perentorias que habia recibido de las autoridades, salió de Lobos Afuera el 30 de Junio con un cargamento incompleto;

Considerando: que los actos ejecutados por el comandante del buque de guerra *Esmeralda* i por el gobernador marítimo de Lobos, en obediencia a órdenes de aquél, constituyen un acto bélico ejecutado en una guerra civil por las fuerzas navales de una de las partes beligerantes, i que un súbdito inglés que ha sufrido directamente a causa de él, puesto que este acto impidió la ejecución de un contrato celebrado de buena fé con la parte beligerante, que representaba para él, el Gobierno lejítimo, el único reconocido por Inglaterra, tiene derecho a jurisdiccion de este Tribunal Arbitral;

Considerando: que si el acto de guerra ejecutado en Lobos por una parte de la Escuadra del partido congresista, puede estimarse como un medio de lejítima defensa, el que lo ejecuta, es decir, el Gobierno, no puede invocarlo para eximirse del cumplimiento de obligaciones contraidas por él para con tercero en un contrato bilateral; que la Convencion de Arbitraje, empleando los términos «de fuerza de mar i tierra de la República», se refiere inmediatamente a las dos partes beligerantes que constituyen la nacion chilena i que no se pueden invocar los actos de guerra ejecutados lejítimamente por uno de los bandos contendientes para eximir al otro de obligaciones contraidas por éste a favor de terceros; que el contrato de fletamento fué celebrado con el Gobierno i se faltó a él por las fuerzas del espresado Gobierno que se encontraba entónces fraccionado en dos entidades distintas;

Considerando: que el Gobierno no puede invocar en este caso, para declinar toda responsabilidad, el beneficio de fuerza mayor previsto en el artículo 1,037 del Código de Comercio chileno; que cuando suscribió el contrato de fletamento en 25 de Febrero de 1891, sabia perfectamente que habia estallado una seria revolucion desde el mes anterior i que el partido congresista estaba apoyado por casi toda la Escuadra chilena, que debia prever, desde el mo-

mento mismo, que el contrato de fletamento corría fuerte riesgo de no cumplirse, puesto que debía suponer que la Escuadra congresista trataría de privarle de los recursos que pudiera proporcionarle la venta de guano, como ya le había cercenado ántes otras entradas mineras; que debió tomar, por lo ménos, medidas eficaces para asegurar la ejecución de contratos celebrados por él en plena guerra civil, lo que omitió hacer, desde que está comprobado que las fuerzas congresistas no encontraron resistencia alguna en las islas de Lobos; que no es el caso previsto en el inciso 2.º del artículo 1.037 del Código de Comercio: *«declaracion de guerra entre la República i una nacion a que estuviera destinada la nave»* i que supone una declaracion de guerra posterior a la celebracion del contrato; que tampoco tiene cabida aquí el caso fortuito de que habla el artículo 1,547 del Código Civil; que el acto de guerra acaecido en Lobos fué ejecutado por uno de los dos beligerantes, que tanto como el que tenía su asiento en aquella época en la Moneda, se consideraba como el Gobierno constitucional i lejítimo del país; que no es, por consiguiente, admisible que el Gobierno invoque hoy el beneficio de fuerza mayor o de caso fortuito desde que aquellos son imputables a actos propios; que, por el contrario, se trata de un caso al que es aplicable el último inciso del artículo 1.037 del Código de Comercio, que prescribe que *«si el caso fortuito fuera imputable a alguna de las partes, habrá lugar a la rescision con indemnizacion de daños i perjuicios»* i el artículo 1,547 del Código Civil que constituye responsable al deudor *«del caso fortuito que haya sobrevenido por su culpa»*; que el solo hecho de haber el Gobierno del señor Balmaceda celebrado contratos de fletamento durante la guerra civil, sin tomar las medidas necesarias para que se respetara i le fuera permitido cumplir con sus compromisos, lo constituyen culpable de negligencia u omision;

Considerando: que si el demandante sabía igualmente el 25 de Febrero cuando se firmó el contrato, que el país estaba en guerra civil, no se encontraba, como el Gobierno con quien contrataba i que era para él como extranjero, el único legal i reconocido por la Gran Bretaña, en aptitud de prever todas las contingencias i que podía racionalmente suponer que el Gobierno que celebraba con-

tratos de fletamentos a plazos bastante diferidos estaba seguro, gracias a los medios de que él solo podia disponer, de ver triunfar su causa o de poder, por lo ménos, proteger eficazmente el cargufo de guano, de que entónces disponia i cuyo porte habia contratado; que no podria por este capítulo hacerse un cargo al reclamante, a no ser que se hubiera estipulado un flete exajerado que compensara un riesgo extraordinario, lo que ni aun siquiera se ha alegado;

Considerando: que tampoco es el caso de aplicar la cláusula 16 del contrato de fletamento que prevé los «disturbios o impedimentos políticos», aun cuando comprendieran los sucesos que pudieran ocurrir ántes de la partida del buque ya cargado; puesto que ese artículo del contrato de fletamento se refiere, como los artículos de los códigos chilenos ya citados, tocante a fuerza mayor o caso fortuito, a actos *imprevistos i futuros*, tambien se ha manifestado que esos actos, los *disturbios políticos*, no solo eran *previstos sino existentes* al tiempo de celebrarse el contrato; que ademas el contexto del artículo 16 comprueba que esta estipulacion del contrato no se aplica sino a los sucesos o riesgos de mar que pudieran sobrevenir *despues de la partida del buque del punto donde recibió su cargamento*;

Considerando: que el Gobierno que sucedió al del señor Presidente Balmaceda ha, de hecho, reconocido las obligaciones contraidas para con el reclamante desde que tomó posesion por medio de sus consignatarios, de este mismo cargamento de guano desembarcado por la barca *Belpore*, en Hamburgo, en Noviembre de 1891; que si recibió los beneficios del contrato de fletamento celebrado en 25 de Febrero por el Gobierno que le precedió, debe igualmente soportar las cargas del mismo contrato de fletamento;

Considerando: que el buque *Belpore* tiene capacidad para cargar 1,850 toneladas, segun ello resulta de la declaracion escrita del ajente del Gobierno fletador copiada de sus libros i del certificado de peritos comunicado a este mismo; que habiéndose fletado toda la capacidad del buque para que hiciera los viajes de Lobos a Europa (artículo 8.º del contrato de fletamento) debia dicho buque recibir un cargamento mínimo de 1,850 toneladas inglesas de guano; que no habiendo los fletadores cargado en él sino 1,230 tone-

ladas españolas o sean 1,123 toneladas inglesas mas o ménos, segun lo declaran los armadores i 1,179 i media toneladas inglesas segun lo certifican los ajentes del Gobierno de Chile que lo recibieron en Hamburgo, lo que está conforme con el certificado oficial otorgado por las autoridades del puerto de Hamburgo, deben ellos, los fletadores, pagar el falso flete sobre el resto de la capacidad del buque, en conformidad al artículo 1,014 del Código de Comercio de Chile; que en la primera hipótesis la capacidad no ocupada seria de 727 toneladas i de 670 i media en la segunda, pero que no habiendo los reclamantes cobrado sino el falso flete sobre 586 toneladas, no puede acordársele mas allá de lo que han solicitado; que no estando los fletadores obligados, segun el artículo 18 del contrato de fletamento, sino a pagar el flete menor de treinta i dos chelines seis peniques (sh. 32 d. 6) por tonelada, el falso flete que se debe al reclamante es de novecientas cincuenta i dos libras esterlinas ocho chelines (£ 952-8-0), que el pago del suplemento de dos chelines seis peniques (sh. 2 d. 6) por tonelada, es facultativo para el fletador i no se debia sino en el caso que hubiera éste consignado el buque a un puerto del continente; que no hai prueba alguna que al buque se le hubiera destinado a Hamburgo, si hubiese llevado un cargamento completo;

Considerando: que el ajente del Gobierno de Chile afirma que el reclamante adeuda la suma de doscientos cuarenta i ocho soles de plata a la administracion marítima de Lobos por derechos de puerto i de anclaje i que debe operarse la compensacion por la espresada suma *ipso jure* en la cantidad que pudiera adjudicarse, afirmacion que no ha sido contradicha por los reclamantes;

Considerando: que el reclamante se limita a cobrar los intereses legales, seis por ciento anual sobre la suma que le fuera adjudicada en la sentencia, devengados desde la fecha de su reclamacion que contiene la cuenta detallada de su demanda, es decir, desde el 24 de Abril de 1895.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por mayoria de votos, desintiendo el árbitro de Chile, declara que el Gobierno debe pagar al reclamante, en los plazos i condiciones que establece el artículo VIII de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, la

cantidad de novecientas cincuenta i dos libras esterlinas cinco chelines (£ 952-5 0) menos doscientos cuarenta i ocho soles de plata, mas los intereses sobre la suma líquida que resulte a razon del seis por ciento anual devengados desde el 24 de Abril de 1895 hasta la fecha de la sentencia.

Santiago, 10 de Abril de 1896.— CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JONH.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 10 de Abril de 1896. — *Diego Armstrong*, secretario.

VOTO ESPECIAL DEL ÁRBITRO DE CHILE

Remata este fallo la série de resoluciones de mayoría dictadas con motivo de la pretendida infraccion de ciertos contratos de fletamentos ajustados en Valparaiso durante los años de 1890 i 1891, entre don Alfredo Lyon, como ajente del Gobierno, i los armadores o capitanes de diversas naves que cargaron guano en las islas de Lobos de Afuera con destino al Reino Unido i al Continente.

Como hoi se trata de un caso que, en el fondo es perfectamente idéntica a los que llevan los números 2, 15, 17 i 87 del Tribunal Anglo-chileno i número 1 del Tribunal Chileno-Sueco-Noruego; juzgamos inútil repetir en este lugar las estensas consideraciones que tenemos espuestas en aquellos casos como fundamentos de los votos especiales del infrascrito.

Reproduciendo, pues, íntegramente, las doctrinas, hechos i jurisprudencia que quedan ámpliamente desarrolladas en los casos de nuestra referencia, nos limitaremos, ahora, a enunciar someramente i en proposiciones numéricas las peculiaridades mui características i significativas de este caso especialísimo de la barca *Belpo-re*, resumidas así:

1.º Que no existe en autos el conocimiento de la carga que llevó este buque al puerto de Hamburgo.

2.º Que la falta de este documento hace imposible la determinacion del hecho mismo en que se basa este reclamo, cual es la cir-

cunstancia alegada por los memorialistas i denegada por la defensa de Chile, de haber zarpado el buque de las Islas de Lobos el 30 de Junio de 1891, con quinientas ochenta i seis toneladas inglesas de ménos que su capacidad efectiva de carga.

3.º Que tratándose de cobrar un falso flete, no hai medio de indagar i, mucho ménos, de establecer legalmente o *bona fide* la exactitud del hecho relacionado sino exhibiendo el conocimiento que ha debido indispensablemente otorgar el capitan de la barca porteadora.

4.º Que la base de todos los fallos anteriores, espeditos en reclamaciones análogas, era precisamente el documento aludido, único que tiene el mérito de establecer la cantidad de carga que conduce una nave.

5.º Que los reclamantes pretendieron suplir las faltas del conocimiento de la barca *Belpore* con un singular certificado espedito en Hamburgo, a 4 de Noviembre de 1891, por dos señores que se titulan *Inspectores nduticos* i del cual aparece que, por medio de una sucesion de operaciones técnicas han podido establecer esos señores facultativos que la barca *Belpore* habia llegado a aquel puerto con un calado de tres pies ocho pulgadas ménos del que debia tener (en agua fresca) para que el buque se considerase con plena carga i que, por cada pié adicional de calado deben añadirse ciento sesenta toneladas de peso, lo cual da, precisamente, una a una las quinientas ochenta i seis toneladas de carga en déficit de la capacidad efectiva de la nave.

6.º Que este curioso certificado fué producido estrajudicialmente en Hamburgo, a solicitud de Robert S. Sloman, pero sin citacion de representante alguno del Gobierno de Chile i sin legalizacion siquiera que comprobara su autenticidad.

7.º Que manifestada por el infrascrito, en el acuerdo de esta causa, la circunstancia de no estar comprobada, en manera alguna, la carga efectiva con la cual la *Belpore* llegara a Hamburgo, ya que la falta del conocimiento respectivo no podia suplirse por el informal documento relacionado, sus honorables colegas consintieron en suspender la publicacion del fallo que ya tenian redactado en el mismo sentido de todos los anteriores sobre esta materia.

8.º Que como el agente del Gobierno de S. M. B. no habia exhibido ni tenia a su disposicion el conocimiento de la *Belpore*, el Tribunal se dirijió al Gobierno de Chile pidiéndole la presentacion del documento que el reclamante habia debido acompañar en apoyo de su demanda.

9.º Que en contestacion a la solicitud del Tribunal, hecha en obsequio del reclamante, el señor ministro de Hacienda, en oficio núm. 14, de 7 de Enero de 1895, declaró: que la *Belpore* era uno de los diecisiete buques cuyas cuentas no habian sido recibidas hasta la fecha de la *Compañía Comercial Francesa*, por cuya circunstancia, i no existiendo tampoco en poder del Gobierno el conocimiento que se solicitaba, no le era posible señalar el número de toneladas de guano que el buque llevara de Lobos a Hamburgo en 1891.

10. Que añadió todavia la comunicacion oficial de nuestra referencia, que el capitan de la *Belpore* se habia negado a entregar su cargamento a la Compañía consignataria del Gobierno de Chile, mientras no se diese a sus armadores una garantia por mil doscientas libras esterlinas para responder al pago del mismo falso flete que ahora se reclama, por lo cual parecia prudente i racional que el armador de esta barca renunciara a una de las dos jestioness que tiene deducidas, la primera en Hamburgo i la última ante este Tribunal.

11. Que dada la contestacion del Gobierno de Chile, quedaba absolutamente improbada la cantidad de guano que porteara la *Belpore* en 1891, i debió dictarse sentencia absolviendo al Gobierno reclamado, puesto que no habia documento o antecedente alguno que autorizase el cobro de falso flete.

12. Que en vez de procederse en este sentido, el Tribunal retardó el acuerdo de esta causa hasta el 5 de Marzo último, dando tiempo para que llegara de Hamburgo el conocimiento que se habia pedido por cablegrama.

13. Que en vez de recibirse i presentarse aquel documento, todo lo que se ha conseguido agregar en autos es el nuevo certificado corriente a f..., espedido por un señor Peper que se titula *Inspector de la Oficina de Declaraciones*.

14. Que de ese certificado, hecho en Hamburgo a 8 de Enero de 1895, aparece que el buque *Belpore* condujo un cargamento de guano a ese puerto, con peso de 1.140.201 kilos i que, segun aseveracion de los recibidores, dicho cargamento contenia 58,756 kilos de piedra, de manera que el peso total fué de 1.198.357 kilos, o sea $1.179\frac{493}{1016}$ toneladas.

15. Que resulta, en consecuencia, por todo mérito de este documento, que un señor Peper, titulado *Inspector* de una titulada *Oficina de Declaraciones*, reficiéndose a los dichos anónimos de ciertos titulados *Recibidores*, afirma que la *Belpore* solo descargó 1,179 toneladas de guano en Hamburgo de regreso de la Isla de Lobos.

16. Que este documento fué agregado en autos *despues de cuatro meses de hallarse la causa en acuerdo* i solo fué puesto en conocimiento del ajente de Chile el dia 3 de Marzo, antevíspera de la última audiencia del Tribunal.

17. Que el ajente del gobierno de Chile, en solicitud elevada al Tribunal en ese mismo dia, protestó contra este procedimiento violatorio de la disposicion contenida en el artículo 10 del Reglamento, que no permite presentar documento alguno sino con la demanda o réplica de los memorialistas i con la contestacion i dúplica del Gobierno reclamado.

18. Que el mismo ajente espresó en dicha solicitud que, no conociendo la existencia ni las funciones del titulado señor Peper, firmante del nuevo certificado, ni tampoco la existencia o las funciones de la titulada *Oficina de Declaraciones de Hamburgo*, pedía que se le concediese un plazo razonable para examinar ese certificado, indagar su oríjen i su mérito.

19. Que, en subsidio de esta peticion, el ajente de Chile solicitó que no se admitiera la agregacion de dicho certificado en autos.

20. Que el Tribunal, desentendiéndose en absoluto del Reglamento de procedimientos dictado por él mismo, admitió el certificado que se presentaba, ya no solo fuera de los términos señalados en dicho Reglamento, sino *cuatro meses despues de hallarse la causa en acuerdo*.

21. Que mis honorables colegas, por mayoria de votos, negaron

tambien hasta la concesion del plazo que solicitaba el ajente de Chile para examinar el certificado que se exhibia, nada ménos que con el efecto de sustituir i reemplazar al conocimiento del buque.

22. Que se ha fallado, en consecuencia, esta causa incurriendo en una serie de irregularidades de tramitacion, que anularian cualquiera otra resolucion judicial ordinaria.

25. Que se ha resuelto, por fin, el fondo del asunto, apoyándose en el mérito de un documento absolutamente desconocido, emanado de una oficina estranjera cuya existencia misma no está comprobada i suscrito por un individuo cuyo nombre i cuyas funciones se hallan en idéntica duda e indeterminacion.

Santiago, 10 de Abril de 1896.—LUIS ALDUNATE.



RECLAMACION N.º 85

DANIEL SIMPSON HELLON

MEMORIAL

Williamson, Balfour i C.^a por don Daniel Simpson Hellon, armador i uno de los dueños de la nave *Wallacetown*. segun consta del poder acompañado, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro representado es ciudadano británico de nacimiento; ejerce la profesion de armador; está domiciliado en Liverpool desde ántes de 1891 i no tomó participacion alguna en la guerra civil de Chile, que empezó el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto del año mencionado.

No ha presentado ante otro Tribunal la reclamacion que a su nombre vamos a interponer, ni ha obtenido compensacion por los daños que ahora cobra.

El *Wallacelown* fué fletado a fines de 1890 para trasportar un cargamento de carbon de Newcastle a Valparaiso o a otros puntos no mas al norte de Pisagua.

Llegó a Valparaiso el dia 23 de Abril de 1891; designósele el puerto de Antofagasta i el de Iquique para efectuar la descarga. Quedó listo el 25 para zarpar, pero el intendente de Valparaiso se

negó a despacharlo para cualquiera de los mencionados puertos. Fundaba su negativa en órdenes perentorias recibidas del Gobierno, las cuales procedían de estar en poder del partido del Congreso todos los puertos chilenos situados al norte de Coquimbo.

Semejante interdicción permaneció en vigor, respecto del *Wallacelown*, hasta el día 9 de Mayo; pero solo pudo hacerse a la mar al siguiente, después de haber permanecido quince días detenido.

Por esta detención se reclama del Gobierno de Chile el pago de cuatrocientas veinte i nueve libras esterlinas diez chelines (£ 429-10-0), de las cuales cuatrocientas trece libras esterlinas quince chelines (£ 413-15-0) proceden de las estadías, a razón de cuatro peniques (4 d.) diarios por cada una de las 1,625 toneladas que cargaba la nave; i el resto de quince libras esterlinas quince chelines (£ 15-15-0), de los cablegramas cambiados entre el capitán i los armadores con motivo de la prohibición ya mencionada.

Solicítase el pago de la referida suma con intereses legales al tipo de seis por ciento [6%] anual, i ofrécese rendir prueba oportunamente para acreditar aquellos de los hechos espuestos que fueren negados por el Gobierno reclamado.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & Co.

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co., British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this thwentieth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Daniel Simpson Hellon, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 429-10-0 e intereses por quince días que, segun se dice, pasó en Valparaiso el buque *Wallacetown* por no habersele despachado para Antofagasta e Iquique, de Abril a Mayo de 1891.

El poder anexo, único documento acompañado, es mas defectuoso, si cabe, que la jeneralidad de los presentados por la misma firma: se referia esclusivamente al buque *River Indus*, habiéndose despues comprendido en él al *Wallacetown* mediante un agregado entre líneas, no salvado o aprobado, hecho no se sabe cuándo ni por quién, lo que constituye una interpolacion absolutamente nula.

Casi no vale la pena hacer notar que entre el 25 de Abril i el 9 de Mayo, habrian transcurrido sólo 14 días i no los 15 que dice el memorial, ya que, segun éste, en la última fecha cesó la supuesta interdiccion o negativa de despacho de buques de Valparaiso para los puertos del norte ocupados por la revolucion; interdiccion que otras de estas reclamaciones suponen vijente en la misma época en que la presente la supone suspendida, i esto sí que vale la pena de notarse.

Por lo demas, esta reclamacion es jeneralmente análoga en el fondo i en la forma a las otras presentadas por la misma firma, como las 67 i 75 relativas a los buques *Overdale* i *Cupica*.

Por eso i para evitar inútiles repeticiones, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al presente caso, lo dicho en mi contestacion a las referidas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren: a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles el reclamante ni tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República, a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar legalmente justificadas las personerías ni cumplidas las prescripciones reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la

absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, a V. E. suplico se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor.

Del *affidavit* o declaracion jurada que ahora acompañamos, prestada por don Daniel Simpson Hellon, miembro de la firma *Hargrove i Hellon*, propietaria del *Wallacetown* consta que todos los socios de la espresada Compañia son súbditos ingleses. Esto último está especialmente corroborado por el notario que autoriza el *affinavit*.

El temor que avanza el señor ajente, de que en el poder con que obramos se haya interpolado la palabra *Wallacetown*, a fin de poder presentar a V. E. esta reclamacion, sobre ser gratuito i ofensivo, se disipa con la mera lectura del referido *affidavit*.

Esto es lo único de especial que, en lo tocante a la forma esterna del memorial, observa el señor ajente en su contestacion: sus demas objeciones son comunes a todas las reclamaciones i han sido debatidas en varias de ellas.

En cuanto a la cuestion de derecho, el señor ajente nos refiere simplemente a la contestacion que ha formulado en las otras reclamaciones procedentes, como la actual, de detencion forzada en Valparaiso; i nosotros, a nuestra vez, tambien debemos referirnos a la réplica que en aquellos casos tenemos presentada.

Debemos sí rectificar dos conceptos: desde el 25 de Abril hasta el 9 de Mayo irán corridos catorce dias, como observa el señor ajente, si se escluye el dia inicial o el terminal; pero si se incluyen

ámbos, van corridos quince, como cuentan los reclamantes. Es costumbre invariable cuando se trata de estadias, comprender ambos dias. Así como en los plazos de meses, uno principiado es lo mismo que mes cumplido, en el plazo de dias, día principiado es lo mismo que día entero.

Se observa que en otras reclamaciones hemos aseverado que la interdiccion de despachar naves para los puertos ocupados por el partido del Congreso estuvo vijente aun despues del 9 de Mayo, fecha en que, conforme a lo espuesto en el memorial, fué suspendida.

Cuando se enrostra una contradiccion, conviene precisar un poco las cosas i no referirse vagamente a otras reclamaciones, sin dar indicio alguno de cuales serán. Pero podemos asegurar que con respecto al tiempo que se mantuvo en vigor la prohibicion de que se trata, nosotros no hemos avanzado jamás ninguna afirmacion jeneral. En el caso presente solo hemos dicho que respecto del *Wallacetown* fué levantada el 9 de Mayo.

Si respecto de otro buque, hubiéramos afirmado que permaneció detenido aun despues de aquella fecha, ello no podria implicar una contradiccion, sino que significaria únicamente que la interdiccion no se suspendió al mismo tiempo para tales naves:

Acompañamos, ademas del *affidavit*, el contrato de fletamento del *Wallacetown*, varias cartas del capitan de los navieros. Apénas los obtengamos, produciremos los comprobantes de las £ 15-15-0 gastadas en cablegramas con ocasion de la prohibicion de zarpar para el norte.

Tambien agregamos el Diario de Navegacion del *Wallacetown*.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Es de notarse que el buque *Wallaceton*, a que se refiere esta reclamacion, despachado de Valparaiso para Mollendo el 9 de Mayo se dirijió el dia siguiente con su carbon a puerto ocupado por los congresistas, a Antofagasta. Así lo confiesa el *affidavit* anexo a la réplica. Las barcas *Chépica* i *Gladova*, despachadas ántes, habian hecho lo mismo (reclamaciones números 76 i 88).

Fué aquel un procedimiento comun en situaciones análogas. En carta del mismo dia 9 de Mayo de 1891, agregada tambien, el capitán del *Wallaceton* escribia desde Valparaiso a los navieros lo siguiente:

«El resultado de que todos los buques extranjeros *pueden despacharse* para cualquier puerto que no esté en posesion de los insurjentes, sin dar garantías de que no cargarán salitre; pero, *se entien- de tácitamente que los buques se despacharan para un puerto supuesto i se dirijirán a un puerto salitrero*, i tomando cualquier pretexto, seguirán a Iquique para descargar el resto del carbon i cargar. *Los fletadores prometen cargar en un puerto*. Considero que esto es lo mejor que podemos hacer, pues no hai probabilidades que los disturbios terminen luego; *no corremos riesgo*, etc.»

Como se ve el procedimiento de cambiar de rumbo i de puerto, despues de salir de Valparaiso, no imponia riesgo: era consentido tácitamente por las autoridades, las cuales parecian contentarse con salvar las apariencias; puede decirse que era resultado de un acuerdo tácito entre autoridades, fletadores i fletantes.

En todo caso, el hecho era que los buques salian despachados sin dificultades para puertos no ocupados por los revolucionarios, i que sin inconvenientes ni peligros, podian en seguida dirijirse a los ocupados por aquellos, lo que les permitia realizar estraordinarios beneficios. No hubo, pues, en Valparaiso, durante la revolucion de 1891, clausura de puerto ni embargo o detencion de buques. Los antecedentes de esta reclamacion confirman lo mani-

festado a aquel respecto por mi parte en otras reclamaciones análogas a la presente.

La partida de £ 15-15-0 reclamada por pago de telegramas que se dicen cambiados entre el capitán del *Wallacetown* i sus armadores carece absolutamente de base en el hecho i de justificación en el derecho; tal gasto, supuesta su efectividad, no seria en ningun caso consecuencia precisa i necesaria de la supuesta detencion que impusiera responsabilidad a la República.

La presente reclamacion, que alguna relacion tiene en jeneral con la número 67 referente al buque *Overdale*, corresponde particularmente al tipo de la número 75, relativa a la barca *Cupica*.

En vista de lo espuesto i alegado por mi parte aquí, en aquellas reclamaciones i en las demas análogas, termino suplicando a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por don Daniel Simpson Hellon, armador propietario del buque *Wallacetown* reclama del Gobierno de Chile £ 429-10-0 por detencion de la nave i costo de cablegramas.

En la demanda se dice que el *Wallacetown* fué fletado a fines de 1890 para trasportar un cargamento de carbon de Newcastle a Valparaiso u otros puertos que no estuviesen mas al norte de Pisagua; que el buque llegó a Valparaiso el 23 de Abril de 1891, i quedó listo para zarpar el 25, pero que el intendente de Valparaiso rehusó despacharlo a ningun puerto chileno al norte de Coquimbo, por estar ellos ocupados por el partido del Congreso; que semejante interdiccion permaneció en vigor respecto de la *Wallacetown* hasta el 9 de Mayo, pero la nave no pudo salir hasta el día siguiente, despues de haber estado detenida quince dias; que por esta de-

tencion reclama del Gobierno de Chile £ 429-10-0, de las cuales £ 413-15-0 proceden de las estadías a razon de 4 peniques diarios por cada una de las 1,625 toneladas que cargaba la nave i el resto de £ 15-15-0 de lo que se gastó en cablegramas. que se cambiaron entre el capitán i los armadores con motivo de la detencion; se cobran tambien los intereses de 6% anuales sobre las sumas anteriores.

El agente de Chile en su contestacion espresa que como esta reclamacion en el fondo i en la forma es análoga a las presentadas por los mismos memorialistas bajo los núms. 67 i 75 relativas a los buques *Overdale* i *Cupica*, para evitar inútiles repeticiones se limita a reproducir aquí, aplicándolo al presente caso, lo dicho en su contestacion a las referidas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren: a la incompetencia del Tribunal por no ser súbdito ingles el reclamante, ni tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar legalmente justificadas las personerías ni cumplidas las prescripciones reglamentarias; al desconocimiento, por su parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos; que por tanto suplica al Tribunal se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

En la réplica i dúplica se discuten los mismos puntos i se acompañan a la primera *affidavits* del propietario, cartas cambiadas entre el capitán i el armador i certificados de la nacionalidad británica del reclamante i de pertenecer a éste el buque *Wallacetown*, espedido por el encargado de negocios de S. M. B. en Chile a virtud de instrucciones especiales recibidas del ministro de Relaciones Exteriores de S. M. B. i,

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Daniel Simpson Hellon, súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Wallacetown* se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Se-

tiembre de 1893, no somete a la jurisdicción de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaíso para permitir el que la barca *Wallacetown* hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entonces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razón de úrgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del Derecho Público Interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Wallacetown*

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegación, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exigirlo imperiosamente el interés del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detención o clausura excediere* de seis días; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condición de pagar ciertas indemnizaciones determina-

das; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Wallecetown*, cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el agente del Gobierno de Chile (Calvo, *Decho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehúsarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daría por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

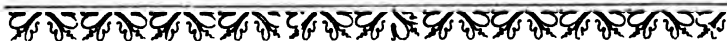
Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17

del tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo. (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el presidente Balmaceda con respecto a la barca *Talisman* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Talisman* en contra del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaidos en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.



RECLAMACION N.º 86

JUAN HERRON

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Herron, armador i propietario de la barca *Bedfordshire*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo Chileno respetuosamente decimos:

Nuestro representado es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la profesion de comerciante armador i desde ántes de 1891 está domiciliado en Liverpool. No tomó participacion alguna en la guerra civil de Chile que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de aquel año, ni prestó servicio o auxilio a los partidos contendientes. No ha presentado a otro Tribunal la reclamacion que en seguida deduciremos, ni ha obtenido compensacion por los daños que la motivan, esceptuándose la que en el curso de este memorial se mencionará.

El 29 de Mayo de 1890 los señores Balfour, Williamson i Ca., de Liverpool, tomaron en fletamento el *Bedfordshire*. Debía embarcar en el *Tyne* un cargamento de carbon i trasportarlo a Iquique.

Llegó el buque el 1.º de Enero de 1891 al puerto de su destino i dió inmediato aviso de su arribo a los señores D. Richardson i Ca., compradores del cargamento. El dia 5 de Enero empezó la

descarga; el 14 del mismo mes estaban desembarcadas 300 toneladas de carbon, más o menos. Este día la Escuadra revolucionaria prohibió que la descarga continuase, i a consecuencia de tal prohibicion el dueño del cargamento comunicó al capitán que cesaba su responsabilidad por estadías. Dicha prohibicion estaba en vigor cuando el 20 de Enero puso la Escuadra a Iquique bajo formal bloqueo, por manera que tampoco fué permitido continuar la descarga. Estas causas indujeron al propietario del carbon a autorizar al capitán del *Bedfordshire* a venderlo a la Escuadra, i en efecto la venta se efectuó pocos días despues del 20 de Enero.

Los días pactados para la descarga en la póliza de fletamento habian espirado el 18 de Febrero. Apesar de esto i de espresarse en el mismo contrato que la descarga debia efectuarse a razon de cincuenta toneladas diarias a lo menos, la referida operacion concluyó solamente dia el 14 de Abril. Entre ámbas fechas trascurrieron 52 días, deducidos los domingos, i tres días mas empleados en lasstrar el buque con salitre.

Para efectuar la descarga del carbon en condiciones mas convenientes para la Escuadra, una de sus naves, el día 26 de Enero, sin el consentimiento del capitán remolcó al *Bedfordshire*, sacándolo de su fondeadero. El mar estaba grueso i a causa de los balances del buque se rompieron tres cables pertenecientes al *Bedfordshire* i que la nave remolcadora empleó en amarrar las lanchas empleadas en la descarga.

Durante la larga permanencia del *Bedfordshire* en Iquique acaecieron el bombardeo de la ciudad i los demas hechos de armas navales i terrestres que dieron por resultado la ocupacion de aquella por el partido del Congreso. El *Bedfordshire* fué el lugar de refujio que buscaron numerosísimas personas i familias que deseaban sustraerse a los horrores de la guerra. Los asilados encontraron a bordo de ese buque no solo un lugar seguro sino que fueron alimentados, servidos i atendidos solícitamente por el capitán i la tripulacion, i jeneralmente a espensas de la nave.

Muchos de los refujiados permanecieron largo tiempo a bordo, pero contando separadamente cada persona, por cada día, resulta que el *Bedfordshire* tuvo 3,085 refujiados a bordo.

Reclámase del Gobierno de Chile:

1.º El pago de mil una libras esterlinas (£ 1,001) por cincuenta i dos dias de detencion en Iquique, a razon de 4 peniques diarios por cada una de las 1,155 toneladas de capacidad de la nave. Abónase a esta cuenta la suma de ciento noventa i cinco libras esterlinas (£ 195) que el partido congresista pagó al capitan por diez dias de retardo, suma que fué recibida con reserva de los derechos de la nave para cobrar el resto;

2.º Doce libras esterlinas (£ 12), valor de un cable de Manila que fué roto cuando el buque era remolcado;

3.º Cuarenta libras esterlinas diez chelines (£40-10-0), valor de los tres cables rotos durante el remolque; i

4.º Doscientas treinta i una libras esterlinas (£ 231), valor de alimentos i servicios suministrados a los refugiados.

Total: £ 1,089-10-0.

Se pide el pago de la suma espresada, con intereses del 6% anual; i se ofrece, para el caso que sean negados, comprobar la efectividad de los hechos relatados en el presente memorial.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.*

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co. British Merchants at Valparaiso on this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul

CONTESTACION

Excmo. Señor:

Como ajente del Gobierno de Chile procedo a contestar el memorial en que a nombre de don Juan Herron se formula la reclamacion número 86 por la cual se cobra a mi representado la suma de £ 1,089-10-0.

1 El memorial adolece de los siguientes defectos: no espresa el lugar i año del nacimiento del reclamante, ni dice si recibió sueldo de alguna de las partes beligerantes, ni fija la suma precisa a que ascienden los intereses que se cobran. Con estas omisiones se contraviene a lo dispuesto en los artículos III, IV i VIII del Reglamento, lo que impide dar curso a la reclamacion, como lo solicito de V. E.

2 El poder con que don Juan Nicholson ha asumido la representacion del señor Herron es insuficiente. No consta de él que este caballero sea dueño en todo o en parte de la nave *Bedfordshire*, ni tampoco que sea jereñte o administrador de ella como tambien se titula. No aparece testimonio alguno de la existencia de la sociedad mandataria llamada *Williamson, Balfour i C.^a* ni de la facultad con que el señor Nicholson, sea o nó socio, usa de la firma social.

El mandato no ha sido siquiera otorgado para ocurrir ante V. E., sino ante los tribunales ordinarios del pais, i para obtener un juzgamiento con arreglo a las leyes que en él rijen. Por lo que hace a la forma esterna del poder, debo hacer notar que contiene enmendaduras i enterrrenglonaduras que no se han salvado, i un claro que no se ha llenado cual es aquel que se refiere al número de toneladas de la nave *Bedfordshire*. Por otra parte, no aparece completa la diligencia de legalizacion, de manera que hasta hoi no puede considerarse como un documento auténtico.

Por estos motivos, pido a V. E. que se sirva dar lugar a la escepcion de falta de personería que me permito formular.

3 Tanto por la naturaleza de los hechos en que se basa la reclamacion como por la falta de documentos que establezcan fehaciente-

mente que don Juan Herron es un súbdito británico este negocio no cae bajo la jurisdicción de V. E.

No puedo aceptar la calidad de inglés que se atribuye al señor Herron i que yo le niego hasta prueba contraria; i este Tribunal solo está llamado a conocer de reclamaciones presentadas por súbditos de S. M. B.

Se trata, además de actos que solo remotamente guardan alguna relacion con la guerra civil de 1891. La demora en la descarga del *Bedfordshire*, la ruptura de unos cables pertenecientes al buque que se dice ocurrida fuera de la bahía, i el asilo prestado a algunas personas que se refugiaron en él para evitar los peligros que corrian en tierra durante las operaciones de la guerra, no pueden considerarse en si ni como actos u operaciones de las fuerzas de mar o tierra de la República ni como consecuencia directa e inmediata de dichos actos. No están de consiguiente, comprendidos entre los que el artículo 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha deferido al conocimiento de V. E. Suplico al Excmo. Tribunal, en virtud de estas razones, que se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion.

4 No se ha acompañado al memorial ningun antecedente que compruebe la verdad de los hechos espuestos en él. Era natural que si la Escuadra prohibió el desembarque del carbon de que el buque era portador, se hubiese exigido por una parte i entregado por la otra el documento comprobante del hecho. Debió siquiera espresarse en el memorial si la medida fué de carácter jeneral o impuesta solamente al *Bedfordshire* i por qué motivo. Sin estos datos es imposible hacerse cargo del carácter del hecho espuesto, i la defensa que se intentara hacer carecería de base segura. Espero que en la réplica se llenará esta omision sin la cual la demanda es inaceptable en esta parte por ineptitud del libelo.

Por lo que a mi hace, solo me consta que el 20 de Enero de 1891 la Escuadra sublevada puso bloqueo al puerto de Iquique; pero no es efectivo que esta medida se hiciera estensiva al embarque o desembarque de mercaderías de buques surtos en la bahía

La demora para trasbordar el carbon que al fin fué vendido a la

Escuadra, provino principalmente de inconvenientes puestos por el capitan de la *Bedforshire* que se negó a prestar facilidades para la operacion habiendo sido preciso pagar a la misma tripulacion del buque para que hiciera este trabajo. Acompaño un certificado que comprueba el hecho firmado por don Ricardo Pelati, comerciante italiano que reside en Iquique, i cuyo testimonio desde ahora invoco para hacerlo valer durante el término de prueba ácerca de todos los hechos que espone.

Por mi parte, niego los demas hechos aseverados en el memorial, ateniéndome a la prueba que a su tiempo rendiremos. No acepto el tonelaje que se atribuye a la *Bedfordshire* ni el valor de las estadias que cobra.

§ En derecho esta reclamacion es insostenible. No habiéndose presentado el contrato de fletamento ni documento alguno que manifieste la efectividad de la demora con que se hizo la descarga de la nave, ni de la verdadera causa de que provino dicha demora, no hai razon para achacarla a uno de los belijerantes ni para pretender afectar por ella la responsabilidad del Gobierno de Chile. El bloqueo del puerto de Iquique, que pudo influir de alguna manera en la demora, comenzó el 20 de Enero de 1891 i terminó con la toma de la ciudad que tuvo lugar el 19 de Febrero inmediato. Esta operacion de guerra era perfectamente lícita i arreglada a las leyes de la guerra. El comercio nacional del mismo modo que el extranjero han tenido que soportar sus consecuencias, como se soporta cualquiera calamidad natural. *Qui id facit quod jure permittitur injuriam facere non censetur.*

Con igual razon debo rechazar el cargo que se hace al Gobierno de Chile por haberse cortado durante el remolque de la nave unos cables de Manila, cuyo valor íntegro se pretende cobrar al mismo Gobierno. Suponiendo efectivo el hecho, i teniendo presente que el remolque de la nave no se llevó a efecto por la fuerza, sino con el consentimiento del capitan, lo único que él probaría sería o la mala calidad de los cables o la impericia de los tripulantes, i por ninguno de estos capítulos se puede imputar responsabilidad al Gobierno de Chile. Méenos todavia se puede cobrar el valor de

esos cables a precios exajerados i como si fuesen completamente nuevos, cuando ellos han quedado en poder del buque, i no se ha descontado siquiera el valor que tenian despues de haber sido cortados.

En cuanto al reclamo de £ 231 por valor de alimentos i servicios prestados a los refugiados, i prescindiendo de la exajeracion de ese valor i del hecho de no haber sido chilenos los que buscaron amparo a bordo de la *Bedfordshire* i de la circunstancia de haber llevado consigo los víveres de que se alimentaron durante su permanencia a bordo, sostengo que no hai lei ni principio de derecho que justifique este cargo en contra del Gobierno de Chile. No ha sido él, ni las autoridades subalternas, quien ha contratado este servicio, ni mucho ménos lo ha impuesto por la fuerza. ¿En qué podria fundarse entónces el pretendido derecho para reclamar una indemnizacion por este motivo? En nada indudablemente. El estado de guerra i los combates que tuvieron lugar en Iquique i en el interior de la provincia de Tarapacá, no produjeron como precisa consecuencia la necesidad de buscar un refujio a bordo de los buques; i si así hubiera sido, ninguna responsabilidad se puede imputar por ese hecho, a los helijerantes que solo hicieron uso de los medios lejítimos i autorizados por el Derecho Internacional. Servicios de esa clase deben cobrarse a las personas que los solicitaron i aprovecharon, mas no al Gobierno de Chile que no intervino en este asunto, ni ejecutó acto alguno para el cual no tuviese el mas perfecto derecho.

Todavía se cobran intereses de monto indefinido sobre las sumas anteriormente reclamadas. ¿En virtud de qué lei o principio legal? No se ha tenido cuidado de espresarlo en el memorial; pero yo advierto que los intereses se pagan por via de indemnizacion cuando el deudor ha incurrido en mora para solucionar una deuda líquida i exijible. Ninguna de estas circunstancias ocurre en el caso actual, puesto que la mora solo comienza despues de vencido un plazo espresamente estipulado para el pago, o despues de una reconvencion judicial.

V. E. se ha de servir, lo espero, rechazar en todas sus partes

esta infundada reclamacion, si es que llega a conocer de ella por haber sido desestimadas las escepciones dilatorias que dejo opuestas mas arriba.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

REPLICA

Excmo. Señor:

Los defectos de forma que el agente del Gobierno de Chile encuentra en el memorial, son los mismos que invariablemente ha deducido respecto de todas las demas reclamaciones. No hai, pues, para qué ocuparse de ellos en la actualidad.

De los documentos que ahora agregamos i que especificaremos mas adelante i de otros que produciremos en breve, resulta que el caso no ha sido establecido en la demanda con la claridad debida ni ha podido tampoco ser discutido en la contestacion bajo su verdadero punto de vista. El *Bedfordshire* arribó a Iquique el dia 1.º de Enero de 1891 con un cargamento de 1,300 toneladas de carbon mas o ménos. Una parte insignificante de este cargamento fué descargado ántes del dia 12 de Enero. Este dia llegó la Escuadra revolucionaria a Iquique i suspendió el desembarque del carbon, porque necesitándolo para sí, resolvió tomarlo. En efecto, desde el dia 16 la Escuadra empezó a tomar el carbon que que daba a bordo del *Bedfordshire*, para lo cual hizo que la nave abandonase su fondeadero i se colocase en un punto en donde era mas cómoda la operacion del trasbordo. Pero en vez de efectuar la descarga en los plazos indicados en la póliza de fletamento, la Escuadra demoró hasta el 14 de Abril en esta operacion, pues la practicó con suma intermitencia dejando pasar semanas enteras sin tomar parte alguna del cargamento.

La circunstancia, pues, de haber comprado la Escuadra el car-

gamento que llevaba el *Bedfordshire* la hizo sustituirse en las obligaciones que correspondían al fletador, una de las cuales era efectuar la descarga en el plazo que indicaba la póliza de fletamento, o sea en el que la lei otorga para ello al dueño del cargamento (artículo 1,011 del Código de Comercio). El indicado es el artículo que corresponde a esta reclamación.

Si se dice que el bloqueo de Iquique i las operaciones que emprendió la Armada sobre esta ciudad le impidieron proceder a la descarga dentro del plazo legal, será menester observar que, precisamente para que no se lo impidieran hizo la Escuadra que el *Bedfordshire* cambiase de fondeadero. I aunque no lo hubiera hecho ni el bloqueo ni las operaciones bélicas de la Armada en Iquique habrían impedido que se pudiese trasbordar un cargamento de carbon desde uno de los buques surtos en la bahía hasta cualquiera de las naves bloqueadoras.

Acompañamos una serie de documentos divididos en dos legajos. Uno de ellos es comun al reclamo del *Edimburgh* i el otro contiene el contrato de fletamento, la protesta del capitán, cartas del consignatario del buque i extractos del diario de navegación de la misma nave.

En el primero de aquellos corre un documento de importancia capital, cual es una copia del recibo que otorgó el capitán a la Tesorería de la Escuadra, por diez días de estadías que le fueron pagadas. De esta manera ha quedado reconocido por la Escuadra el hecho de haberse sustituido al fletador al tomar el cargamento del *Bedfordshire*.

También acompañamos el diario de navegación de esta nave.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile, impuesto del escrito de réplica que se ha presentado en nombre de don Juan Herron en la reclamacion número 86, tiene el honor de duplicar en la forma siguiente:

1 Las omisiones de que adolecia el memorial no han sido salvadas en la réplica, i quedan en pié las objeciones de que aquel fué objeto en la contestacion.

Otro tanto puedo decir con respecto a la insuficiencia del poder, a la falta de prueba de la nacionalidad del reclamante, i a su título de propietario del *Bedfordshire*. El certificado espedido por el señor cónsul jeneral de la Gran Bretaña en Valparaíso no basta para establecer la nacionalidad ni el dominio de la nave, hechos que las leyes mandan comprobar de otra manera. Mantengo, pues, las excepciones previas aducidas en la contestacion.

2 Esta reclamacion ha tenido por objeto principal cobrar al Gobierno de Chile cincuenta i dos sobreestadías causadas por la detencion en Iquique de la nave *Bedfordshire*, que llegó a ese puerto cargada de carbon en Enero de 1891. Para justificar este cargo, espuso el reclamante que el día 14 de Enero cuando la nave no llevaba sino nueve dias de descarga, la Escuadra revolucionaria prohibió que esta continuase, i vijente todavia la prohibicion, se estableció el bloqueo del puerto, de lo cual provino la paralizacion del trabajo i la demora ocasionada a la nave que la obligó a permanecer inactiva durante cincuenta i dos dias.

Formulada la demanda de esta manera, hice notar en la contestacion que se necesitaban esplicaciones para hacerse cargo de la naturaleza de los hechos en que se fundaba el cobro de sobreestadías; i que entretanto no habia razon para achacar el retardo con que el buque hizo su descarga a ninguno de los belijerantes. Agregué que el bloqueo del puerto que pudo ser causa de la demora habia sido una operacion de guerra perfectamente lícita i que ninguna responsabilidad podia imponer al Gobierno de Chile.

El reclamante, bajo pretesto de explicar el hecho que motivó la demora del buque, trata de cambiar en la réplica la base misma del reclamo, atribuyéndo a culpa de la Escuadra el retardo con que se llevó a cabo la descarga. Espone al efecto, que el carbon conducido por la *Bedfordshire* fué tomado por la Escuadra i trasbordado a ella con tal lentitud que la operacion empezada en Enero solo vino o terminarse el 14 de Abril. Estima que, comprado el carbon por uno de los belijerantes, quedó este sustituido en las obligaciones del fletador, i por consiguiente responsable al pago de las sobreestadias.

Felizmente para la correcta apreciacion de los hechos, el reclamante ha acompañado a su réplica numerosos documentos que completados con el que yo mismo acompaño, arrojarán luz suficiente para estimar esta reclamacion bajo su verdadero aspecto.

Es efectivo que la *Bedfordshire* se encontraba desembarcando su cargamento de carbon cuando el dia 13 de Enero de 1891 fondearon en Iquique los buques de guerra de la República *Cochrane* i *Magallanes*. Estos buques comenzaron por adoptar las medidas necesarias para operar sobre la ciudad, ordenando que se retirasen del fondeadero que ocupaban, algunos buques mercantes que impedían obrar libremente; i notificaron el bloqueo del puerto que debia empezar desde el dia 20 del mismo mes.

Entre los buques obligados a cambiar de fondeadero se contaron la *Bedfordshire* i el *Arete*, que por este motivo entabló la reclamacion núm. 90. El diario del capitan espresa con fecha 26 de Enero que varios buques recibieron las mismas órdenes. La nueva situacion creada a Iquique por las operaciones activas de guerra que se iniciaban, ocasionó una paralizacion completa de trabajo en la bahia, la cual, léjos de disminuir, se acentuó mas desde el dia en que se hizo efectivo el bloqueo.

Entre tanto el carbon fué comprado por la Escuadra, i la *Bedfordshire* se creó por este medio una situacion mucho mas favorable que la que tenían los demas buques anclados en la bahia, i cuya paralizacion de trabajo era casi completa. La Escuadra comenzó a trasbordar el carbon a sus buques, tropezando para esto con graves dificultades que le oponia el mismo capitan del *Bedfordshire*

quien se negó a sumiistrar trabajadores de entre los hombres de su tripulacion, apesar de que por el contrato de fletamento estaba obligado, no solo a esa operacion que constituye una obligacion comun a todos los buques, sino tambien a hacer remolcar las lanchas del desembarque.

Aunque lentamente, pues no lo permitian de otro modo las atenciones de la guerra, la *Bedfordshire* desembarcaba, o mas bien trasbordaba su cargamento durante los meses de Enero i Febrero, lo que los demas buques no podian efectuar. Ocupada definitivamente la plaza de Iquique por tropas de la Revolucion desde el 20 de Febrero, el dia 24 del mismo comenzó a activarse el trabajo de trasbordo. Aunque obligados los fletadores a desembarcar solamente a razon de 40 toneladas diarias, la operacion se apuró de tal manera que en algunos dias se llegó a trasbordar casi el doble de esa cantidad. Consta, por ejemplo, del diario del capitan que el dia 4 de Marzo se descargaron sesenta i siete toneladas, el 11 setenta i ocho, el 12 ochenta i seis, el 13 setenta i nueve i así sucesivamente. El dia 19 de Marzo el capitan creyó peligroso para el buque continuar la descarga, i la suspendió hasta que hubiese recibido alguna parte de la carga de salitre que iba a portear a Europa.

Resulta de esta esposicion que la demora sufrida en el desembarque del carbon desde el dia 14 de Enero hasta el 24 de Febrero no se debió de ningun modo a negligencia del Gobierno de Chile, sino a las operaciones de guerra, i que la que hubo despues del 19 de Marzo se debió única i esclusivamente a la resolucion del capitan de no desembarcar carbon mientras no hubiera embarcado una parte de su cargamento de salitre. Tal es lo que aparece del mismo diario del capitan i de los documentos acompañados.

Tomando en cuenta que la carga traída a Iquique llegaba a 1733 toneladas de carbon, i que los fletadores podian desembarcar a razon de cuarenta toneladas diarias, el tiempo que era lícito emplear en la operacion era de 44 dias. Habiendo empezado la descarga el 5 de Enero, solo se habrían empleado en este trabajo nueve dias cuando quedó suspendido por motivo de las operaciones de la guerra i subsiguiente bloqueo de Iquique. Reanudado el trabajo el 24 de Febrero; se emplearon en él otros 24 hasta el 19 de Mar-

zo, fecha en que el capitán rehusó continuar descargando. de manera que por parte del Gobierno de Chile léjos de haber habido negligencia, hubo tanto empeño en llevar adelante el trasbordo que no alcanzaron a emplearse los 44 días que el contrato otorgaba al fletador para desembarcar la carga.

I note V. E. dos cosas dignas de llamar su atención. Es la primera que se pretende que el Gobierno de Chile por el hecho de comprar el cargamento de carbon, quedó sustituido en las obligaciones del fletador, lo cual no es en manera alguna exacto. El Gobierno de Chile ha contraído con los dueños del cargamento las obligaciones i derechos que corresponden a un comprador; pero con los dueños del buque no ha contraído las obligaciones de fletador, porque no ha existido pacto alguno en este sentido, ni esta sustitucion se opera simplemente en virtud de la lei. No ha cargado por consiguiente con la obligacion de abonar estadias ni sobreestadias a los dueños o armadores del buque, ni tiene a este respecto otras relaciones jurídicas que las que contrajo con los vendedores del carbon.

El otro punto digno de atención consiste en que este cobro de estadias hecho al Gobierno de Chile, a quien se supone sustituido en las obligaciones del fletador, no tiene relacion alguna con la guerra ni con los actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República. Tal como se ha tratado de plantear la cuestion en el escrito de réplica, no se trataria ya de otra cosa sino de cobrar estadias a un fletador negligente para efectuar el desembarco en el término estipulado en el contrato de fletamento. Una cuestion de esta naturaleza no cae bajo la jurisdiccion de V. E. ya que la reclamacion no estaria motivada por los actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República. La incompetencia del Tribunal seria manifiesta, dados los términos del art. 1.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Pero la verdad es que la cuestion no ha sido nunca planteada en ese terreno, ni puede serlo ahora.

El día 8 de Febrero de 1891, el capitán de la *Bedfordshire* don Juan Reid, formuló ante el cónsul británico de Iquique una protesta contra quien hubiera lugar por la suspension del trabajo de

descarga, que atribuía a la intervencion de la Escuadra chilena que estaba bloqueando el puerto de Iquique. Consideraba el capitan que este bloqueo no era lejítimo, o que, a lo ménos, debió llevarse a efecto sin ocasionar perjuicio alguno al buque que él dirijia.

El mismo capitan en su diario de navegacion, i con fecha 17 de Febrero, haciéndose cargo de la situacion que se estaba atravesando con motivo de la guerra civil que en esos momentos tenia por teatro el mismo puerto de Iquique, despues de esponer que era dia de fuerte marejada, añade: «Se notificó de una manera precisa en todos los diarios de Iquique que desde la fecha para adelante el puerto de Iquique quedaria abierto para el carguío de salitre i descarga de toda carga para el interior, así que *desde la fecha de este dia reclamo estadia contra los consignatarios, Gobierno de Chile o Escuadra chilena.*» Reconocia con esto que el tiempo anterior era de aquellos en que el acto de Dios o la discordia intestina habia causado un lejítimo impedimento.

Esto no obstante, reclamó con el mayor empeño una indemnizacion del Gobierno de Chile representado entónces en aquel territorio por la Junta de Gobierno que habia proclamado la revolucion. Invocó en su apoyo el alto patrocinio del almirante Hotham jefe de la division naval británica de estacion en Iquique i del capitan de la *Warspile*, buque británico que formaba parte de esa division. El reclamo del capitan Reid llegó por este conducto hasta el jefe mismo de la Escuadra revolucionaria, i despues de prolijo estudio se creyó equitativamente atendible con respecto a diez dias de estadias, i se transijió con él toda cuestion sobre el particular mediante el pago de 195 libras esterlinas que es un punto mas de lo que corresponde a diez dias a razon de £ 5-0-0 sea cuatro peniques diarios por cada una de las 1,155 toneladas de rejistro que se suponía tener la nave *Bedfordshire*.

De esta transaccion da razon uno de los documentos acompañados con la réplica. En él declara el capitan Reid haber recibido de la Tesoreria Jeneral de la Escuadra la suma de 2,836 pesos 35 centavos, que al cambio corriente en aquella fecha de 16¼ peniques, formaban 195 libras, por diez dias de estadias en transaccion de su reclamacion por estadias para la entrega del carbon vendido

a la Escuadra chilena, segun contrato hecho ante el cónsul británico. El capitán creyó conveniente al derecho de sus comitentes hacer una salvedad, i declaró que la transaccion se celebraba sin perjuicio de cualquiera reclamacion que los propietarios de la nave pudieran hacer contra el Gobierno de Chile *por pérdida de tiempo por el bloqueo del puerto de Iquique*.

He ahí, pues, planteada la cuestion en sus verdaderos términos. Todas las estadías, cualquiera que fuese su causa, quedaban pagadas, i finiquitada toda cuenta que tuviese ese oríjen, con escepcion solamente de las causadas por motivo del bloqueo de Iquique. No ha podido el reclamante modificar en su réplica la situacion creada por aquella transaccion, ni pretender el cobro de estadías por cuanto el Gobierno de Chile habia sido moroso en el desembarque del carbon, atribuyéndole una responsabilidad que sólo podria afectar al fletador. La única cuestion que quedó en pié despues de esta transaccion es la relativa al derecho que puedan tener los dueños o armadores de la *Bedfordshire* para ser indemnizados por el Gobierno de Chile de los perjuicios que pudo irrogarles el bloqueo de Iquique, ocasionando al buque un retardo en su descarga mientras duró dicho bloqueo.

Las dos partes que transijieron, no entendieron este arreglo del mismo modo, pues el Gobierno de Chile le atribuyó todavía mayor alcance. Acompaño copia autorizada del decreto de pago espedido a favor del capitán Ried con fecha 28 de Abril de 1891. En él se espresa que la suma de 195 libras es el valor en que fué estimado ante el cónsul de S. M. B. el reclamo sobre estadías, del buque en Iquique con motivo de las operaciones de la Escuadra. El Gobierno consideró totalmente cancelados todos los cargos formulados por el capitán; mientras éste hacia una reserva a favor de los armadores por las estadías provenientes del bloqueo de Iquique.

No quiero entrar en la discusion de cual de las dos partes estaba en la razon. V. E. podrá juzgar fácilmente entre la respetabilidad de la palabra de un Gobierno que se apoya en el informe de un cónsul de S. M. B. i la de un simple capitán de buque, que considero mui honorable, pero al mismo tiempo mui susceptible de equivocarse. Voi a ponerme en el peor de los casos, i a suponer que

haya quedado pendiente la cuestion sobre responsabilidad del Gobierno de Chile, a causa de los inconvenientes que el bloqueo de Iquique ocasionó para la descarga del *Bedfordshire*.

En este terreno, encuentro espedita la competencia de V. E. por razon de la materia.

Pero, al mismo tiempo, hai que convenir en que la cuestion así planteada, no tiene razon de ser. Si el bloqueo es una operacion lícita de guerra, como lo afirman todos los tratadistas i lo ha reconocido V. E. en muchos de sus fallos; i si el de Iquique se llevó a efecto con sujecion estricta a las reglas del Derecho Internacional, es indudable que el Gobierno no es responsable de los perjuicios que haya irrogado a los neutrales. Precisamente el bloqueo saca su importancia como operacion de guerra de la paralización que impone al comercio, i que los neutrales i no combatientes estan obligados a soportar.

No me detendré a probar esta tésis ampliamente demostrada ya al tratar de otras reclamaciones.

Seguro estoi de que V. E. resolverá esta vez del mismo modo que ántes ha resuelto reclamaciones análogas; i no creo necesario alargar mas esta defensa. Pero no terminaré sin observar que los reclamantes no se han cuidado de comprobar hasta ahora cual es el tonelaje de registro de la *Bedfordshire*. Ellos afirman que llega a 1,155 toneladas mas o ménos; pero en ningun caso seria justo atenerse a esa simple afirmacion, que yo no puedo aceptar. V. E. habria de señalar ese tonelaje en vista de antecedentes auténticos e indubitables, si el caso llegase, que espero no llegará, de tener que fijar una indemnizacion.

El reclamo comprende aún otros dos capítulos: uno referente a la ruptura de cables con que el buque fué remolcado para sacarlo del sitio que ocupaba; el otro relativo al cobro de alimentos suministrados i servicios prestados a algunas personas que se refugiaron a su bordo para ponerse a salvo de los peligros que podian correr en tierra.

El primero de estos capítulos fué suficientemente examinado en mi escrito de contestacion; i el segundo ha sido ya materia de fallos pronunciados por V. E. en varias otras reclamaciones, espe-

cialmente en las núms. 14 i 32. Tambien me parece ocioso prolongar este escrito para tratar de un asunto ya largamente examinado i resuelto.

Concluyo, pues, pidiendo a V. E. que deseche la reclamacion en todas sus partes, si no se sirve dar lugar a las escepciones dilatorias aducidas. No dejaré, sin embargo, de advertir que tengo medio de comprobar todos los hechos que he espuesto en este escrito i en el de contestacion; i aunque el caso no ha de llegar segun entiendo, no está demas prevenir que mis testigos son don Ricardo Pelati, práctico de Iquique, de nacionalidad italiana, Agustin Sepúlveda, N. Fernando i Pedro Retamales, chilenos fletos de Iquique, lugar en que todos ellos residen.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Herron, armador propietario de la barca *Bedfordshire*, reclama del Gobierno de Chile mil ochenta i nueve libras esterlinas diez chelines (£ 1,089.10) mas intereses del 6% anual por detencion, daños i asilo.

Esponen los memorialistas que el 29 de Mayo de 1890 los señores Williamson, Balfour i Ca., de Liverpool, fletaron el buque *Bedfordshire* para que porteara un cargamento de carbon del *Tyme* a Iquique, donde llegó la nave el 1.º de Enero de 1891; que el capitán dió inmediatamente aviso de su arribo a los señores D. Richardson i Ca., compradores del cargamento; que el 5 de Enero empezó la descarga, i el 14 del mismo mes estaban desembarcadas trescientas toneladas de carbon, mas o ménos; que ese dia la Esquadra prohibió que la descarga continuase i, a consecuencia de tal prohibicion, el dueño del cargamento anunció al capitán que cesaba su responsabilidad por estadías; que el 20 de Enero, cuando

se notificó el bloqueo efectivo de Iquique, duraba todavía la prohibición, así que en aquella fecha ya se hizo imposible toda descarga, circunstancia que indujo al propietario del carbon a autorizar al capitán del *Bedfordshire* a venderlo a la Escuadra i, en efecto, la venta se efectuó pocos días después del 20 de Enero: que los días pactados para la descarga en el contrato del fletamento espiraban el 18 de Febrero, pero la operación no terminó hasta el 14 de Abril, trascurriendo así entre estas dos fechas cincuenta i dos días hábiles; que para efectuar el trasbordo del carbon en condiciones mas convenientes para la Escuadra, una de las naves de ésta, remolcó el 26 de Enero, sin el consentimiento del capitán, al *Bedfordshire* sacándolo de su fondeadero; que el mar estaba grueso i a causa de los balances del buque se rompieron tres cables pertenecientes al *Bedfordshire* i que la nave remolcadora empleó en amarrar las lanchas que servían para la descarga; que durante la larga permanencia del *Bedfordshire* en Iquique, acaecieron el bombardeo i demas hechos de guerra que dieron por resultado la ocupación de la ciudad por el partido congresista; que en el buque encontraron refugio muchas personas i familias que deseaban sustraerse a los horrores de la guerra i permanecieron a bordo muchos días; que contando cada persona por cada día el *Bedfordshire* tuvo tres mil ochenta i cinco refugiados, a quienes se alimentaron debidamente; que por los capítulos enunciados, cobra el propietario del buque mil una libra esterlinas [£ 1,001], por cincuenta i dos días de detención en Iquique, a razón de cuatro peniques diarios por cada una de las mil quinientas cincuenta i cinco toneladas de capacidad de la nave; que se abona a esta cuenta ciento noventa i cinco libras esterlinas (£ 195) que el partido congresista pagó al capitán por diez días de retardo, suma que fué recibida con reserva de los derechos de la nave para cobrar el resto; doce libras esterlinas [£ 12], valor de un cable de Manila que cortó cuando el buque era remolcado; cuarenta libras esterlinas (£ 40), valor de tres cables cortados durante el remolque i doscientas treinta i una libras esterlinas (£ 231), valor de alimentos i servicios suministrados a los refugiados, lo que da un total de mil ochenta i nueve libras esterlinas diez chelines (£ 1,089.10), mas intereses de 6% anuales.

El ajente del Gobierno de Chile pide: no se dé curso a la reclamacion, pues el memorial contiene omisiones que importan una contravencion a lo dispuesto en los artículos III, IV i VIII del Reglamento; interpone la escepcion de falta de personería del firmante de la demanda, pues el poder es ineficaz por deficiencia de facultad del otorgante, por no ser el ocurrente la persona designada en el mandato, por la forma, i por su alcance; pide que el Tribunal se declare incompetente, tanto porque el reclamante no ha probado su calidad de súbdito británico, cuanto por la naturaleza de los hechos en que se basa la demanda, pues se trata de actos que solo remotamente guardan relacion con la guerra civil de 1891; que la demora en la descarga del *Bedfordshire*, la ruptura de cables del buque que se dice ocurrida fuera de la bahia i el asilo prestado a personas que se refugiaron en él no pueden considerarse ni como actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República ni como consecuencia inmediata de dichos actos; por consiguiente, no estan comprendidos entre los que el artículo I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha deferido al conocimiento del Tribunal; que en subsidio, se rechaza la reclamacion, pues, en primer lugar, no se comprueban de manera alguna los hechos que se enuncian, cosa por lo demas tan fácil de hacer si fueran efectivos, porque se pretende que ellos emanaron de órdenes de la autoridad que siempre se espiden i reciben por escrito; que por su parte, solo le consta que el 20 de Enero se estableció el bloqueo de Iquique; pero que no es efectivo que esta medida se hiciera estensiva al embarque o desembarque de mercaderias surtas en la bahia; que la demora para trasbordar el carbon que al fin fué vendido a la Escuadra, provino principalmente de inconvenientes puestos por el capitán de la *Bedfordshire*, que se negó a prestar facilidades para la operacion, habiendo sido preciso pagar a la misma tripulacion del buque para que hiciera este trabajo; que acompaña un certificado del señor don Ricardo Pelati, comerciante italiano en Iquique, que comprueba el hecho; que, en derecho, la reclamacion es insostenible, pues no se ha presentado documento alguno que manifieste ni la demora con que se hizo la descarga ni la causa de esta demora, así que no hai razon para achacarla a uno de los belijerantes ni para

pretender afectar por ella la responsabilidad del Gobierno de Chile; que el bloqueo de Iquique, que comenzó el 20 de Enero de 1891 i terminó el 19 de Febrero inmediato, que pudo influir de alguna manera en la demora, era una operacion de guerra perfectamente lícita i ajustada a las leyes de la guerra, i tanto el regnícola como el extranjero tenian que soportar tranquilamente sus consecuencias como se soporta cualquiera calamidad natural, sin poder hacer a nadie responsable por ello; que qué tiene tiene que ver el Gobierno con que se le hayan cortado cables de Manila al buque durante el voluntario remolque de la nave; que eso acusaria mala calidad de dichos cables o impericia de los tripulantes, pero que ninguno de estos capítulos son imputables al Gobierno de Chile, ni ménos podrá cobrársele el precio exajerado atribuido a ellos como si fuesen completamente nuevos i no se hubiera quedado el capitan con los restos; que respecto al reclamo del valor de alimentos i servicios prestados a refugiados, i prescindiendo de la exajeracion de ese valor i de que no fueron chilenos los amparados i que éstos llevaron sus víveres, no hai lei ni principio que comprometa la responsabilidad del Gobierno de Chile por ello: pues ni él ni sus autoridades subalternas, ni solicitaron, ni contrataron, ni impusieron el servicio, que esos servicios se cobran a quienes los solicitaron i aprovecharon i no a quien no intervino en el asunto; que respecto al cobro de intereses es sabido que no se cobran sino despues de vencido un plazo estipulado o despues de una reconvencion judicial, i ninguna de estas circunstancias concurre en el caso actual. Acompaña el certificado del señor Pelati a que ha hecho referencia, fechado en Iquique en 6 de Junio de 1895.

En la réplica se hace nueva relacion de los hechos, pues se dice que no fueron espuestos con la claridad debida en la demanda; sostiene que la Escuadra, al comprar el cargamento de carbon del *Bedfordshire* se sustituyó en las obligaciones del fletador, una de las cuales era efectuar la descarga en el plazo que indica el contrato de fletamento o sea el que la lei otorga para ello al dueño del cargamento (artículo 1,011 del Código de Comercio), lo que no se efectuó; que el bloqueo no puede ser excusa por el retardo, puesto que

éste no impedía el trasbordo del carbon, tanto mas cuanto que se hizo cambiar de fondeadero al *Bedfordshire* para facilitarlo.

En la dúplica se espresa que las omisiones de que adolece el memorial no han sido salvadas; que otro tanto puede decirse respecto a la falta de prueba de la nacionalidad del reclamante i a su título de propietario del *Bedfordshire*; que el certificado espedido por el señor Cónsul Jeneral de la Gran Bretaña en Valparaiso no es suficiente para establecer estos dos últimos hechos, pues las leyes mandan comprobarlos de otra manera i que, por consiguiente, quedan en todo su vigor las escepciones aducidas en la contestacion; que en la réplica se trata de cambiar la base de la demanda, pero que de los mismos documentos acompañados con el escrito se desprende que la Escuadra no incurrió en responsabilidad alguna por el retardo en la descarga, pues se deja ver que hubo verdadera lijereza en trasbordar el carbon, i que si no se hizo mas a prisa todavía, fué porque el capitan del *Bedfordshire* no quiso seguir entregando el carbon mientras no hubiera embarcado una parte de su cargamento de salitre; que es un gran error suponer que el Gobierno de Chile, al comprar el cargamento de carbon, se sustituyó en las obligaciones del fletador; que el Gobierno fué simple comprador i no contrajo sino las obligaciones de tal, que con los dueños del buque no contrató como fletador, pues no existe pacto a este respecto ni lo determina la lei; que apesar de que la Escuadra, como se ha dicho, se apuró grandemente en trasbordar el carbon, sin embargo, para cortar toda cuestion, i mediante el empeño del almirante Hotham, se le dió ciento noventa i cinco libras esterlinas al capitan por toda compensacion; que el testo del recibo acompañado por el reclamante lo dice bien claramente i que la única reserva que se hace en él fué «sin perjuicio de cualquiera reclamacion que los propietarios de la nave pudieran hacer contra el Gobierno de Chile *por pérdida de tiempo por el bloqueo del puerto de Iquique*; así que quedan pagadas todas las cuentas que tuvieran su oríjen en estadías con ecepcion de las cuentas causadas por motivo del bloqueo de Iquique; que ya es cosa por demas sabida que los bloqueos no dan oríjen a reclamacion.

Acompáñase para reforzar el sentido del recibo, el decreto que

ordenó el pago a que él se refiere: «La Excma. Junta de Gobierno ha decretado hoy lo siguiente: Sección de Marina, número 112.— Vistos estos antecedentes. La Tesorería Jeneral del Ejército i Armada pagará al capitán John Ried, de la barca británica *Bedfordshire* la cantidad de dos mil ochocientos treinta i seis pesos treinta i cinco centavos equivalente a ciento noventa i cinco libras esterlinas al cambio de dieziseis i medio peniques. valor en que fué estimado ante el Cónsul de Su Majestad Británica su reclamo sobre estadias de su buque en este puerto con motivo de operaciones de la Escuadra.—Anótese i comuníquese.—[Firmado].—MONTT.—Joaquín Walker M.—Iquique, 28 de Abril de 1891»;

Considerando: que si la barca inglesa *Bedfordshire* no pudo descargar, de una manera regular, su cargamento de carbon en el puerto de Iquique, desde el 14 de Enero de 1891, conviene el reclamante en que ello sucedió así a consecuencia de las operaciones de guerra de que Iquique era teatro entónces i por estar bloqueado; que, por consiguiente, el Gobierno de Chile no puede ser responsable del atraso que se produjo en la descarga consiguiente al estado de guerra en que se encontraba a la época el país; que, por lo demas, no fué parte en el contrato de fletamento i que la cuestion debe ventilarse entre los armadores i los fletadores;

Considerando: que el capitán de la barca *Bedfordshire* vendió, poco despues del 20 de Enero su cargamento de carbon a la escuadra congresista que se encontraba en el puerto de Iquique, que esto importa una venta comun, i que si el tiempo gastado en sacar el carbon por parte de los buques de la Escuadra fué mayor que el estipulado en el contrato de venta, el que no se ha presentado, no se alega que esta demora se debió a un acto u operacion ejecutada por las fuerzas de mar i tierra de la República; que, por consiguiente, este Tribunal es incompetente para conocer en esta controversia entre el vendedor i el comprador; que el reclamante confiesa haber recibido del comprador, el partido congresista, ciento noventa i cinco libras esterlinas por el atraso, lo que hace presumir que las partes arreglaron amigablemente la indemnizacion adeudada por este capítulo; que es a los Tribunales ordinarios del país ante quien debe ocurrir el reclamante para hacer efectivas las

estipulaciones de un contrato de venta celebrado en Chile, i que no ha sido entrabado por las fuerzas de mar i tierra;

Considerando: que si se cortaron tres cables durante las operaciones de descarga de la barca *Bedfordshire*, la demanda por estos perjuicios tampoco cae bajo la jurisdiccion de este Tribunal-Arbitral;

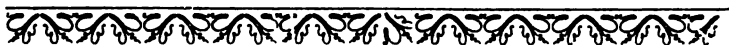
Considerando: que si el capitan del buque *Bedfordshire* recibió a bordo cierto número de refugiados durante el período de las operaciones de guerra en Iquique, ejecutó un laudable acto de humanidad; pero que fué espontáneo i voluntario, que al Gobierno de Chile no puede hacérsele responsable por el hospedaje de refugiados que no solicitó del capitan;

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, se declara incompetente para conocer de la reclamacion en la parte relativa al atraso en la descarga del carbon vendido al partido congresista, como en la que se refiere a la ruptura del cable, i no da lugar a los demas puntos de la demanda.

Santiago, 13 de Diciembre de 1895. — CAMILLE JANSSEN. — ALFRED ST. JOHN. — LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 13 de Diciembre de 1895. — *Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 87

JUAN HERRON

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Herron, armador i propietario del navío *Edinburgh*, segun consta del poder que hemos acompañado en la reclamacion referente al *Bedfordshire* de propiedad del mismo señor Herron, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro poderdante es ciudadano ingles de nacimiento, de profesion comerciante armador i está domiciliado en Liverpool desde ántes del año 1891. En la guerra civil de Chile, que estalló el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891, no tomó participacion alguna, directa o indirecta, ni prestó servicio o auxilio a ninguno de los partidos en ella empeñados. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que mas adelante deduciremos, i tampoco ha obtenido compensacion por los daños que la orijinan.

Entre don Alfredo Lyon, como ajente del Gobierno de Chile, i

don Juan Roberts, capitán de la nave *Edinburgh*, se celebró en Valparaíso el 7 de Marzo de 1891 un contrato de fletamento total para cargar guano en el depósito que se designase i trasportarlo al Reino Unido o al Continente Europeo. El flete estipulado fué de treinta i un chelines i tres peniques (31sh.3d.) por tonelada, en caso de efectuarse la descarga en un puerto del Reino Unido, i treinta i tres chelines i nueve peniques (33sh.9d.), si se hubiere de efectuar en el Continente.

El plazo para cargar estaba fijado en la póliza de fletamento en 6 días por cada cien toneladas de medida, esclusión hecha de los domingos i días de marejada, i sin que en caso alguno pudiese tal plazo bajar de 30 ni exceder de 70 días.

Designóse por el Gobierno fletador la isla de Lobos de Afuera como punto de carga, i el *Edinburgh* zarpó de Valparaíso con ese destino el 21 de Marzo de 1891. El 4 de Abril anclaba en Lobos i el mismo día avisaba que se hallaba listo para cargar. Sin embargo, solamente el 13 de Abril se envió a bordo la primera cantidad de guano. La operación del carguío continuó mui lentamente, a causa esclusiva de las pocas lanchas que se empleaban en el transporte desde tierra hasta la nave. El 13 de Junio espiró el plazo máximo fijado en el contrato de fletamento para concluir la carga, i el *Edinburgh* se hallaba lejos de tener la suya completa. Por lo tanto, las estadías estipuladas empezaron a correr desde la indicada fecha.

El 16 de Junio se presentó en Lobos el crucero *Esmeralda*, perteneciente a la Escuadra que operaba a las órdenes de la Junta de Gobierno establecida en Iquique. Traía su comandante, don Alberto Silva Palma, instrucciones para suspender el carguío de guano i cambiar el cuerpo de empleados que había nombrado el Presidente señor Balmaceda. El mismo día de su arribo el comandante del *Esmeralda* comunicó a los capitanes de los buques surtos en la isla, i por lo tanto al del *Edinburgh*, que el embarque del guano quedaba suspendido i que las naves debían abandonar la isla a la mayor brevedad posible. Sin duda para no verse obligado a vijilar el cumplimiento de tal orden, el jefe del crucero envió a tierra una partida de hombres que destruyera los elementos i útiles destinados al carguío del guano. En la noche del 16 el *Esmeralda*, cum-

plida su mision, se hizo a la mar, llevando consigo, en calidad de prisioneros, a los empleados de la isla puestos por el Gobierno del señor Balmaceda. Tambien se llevó el vaporcito *Huemul*, que servia para proveer a la isla de agua i de provisiones i hacia, ademas, el servicio de remolcador.

Quedó nombrado gobernador de la isla don Marcelo Líbano, a quien se le ordenó mantener en estricto vigor la orden de suspension del carguío de guano, i se le autorizó para despachar los buques cargadores.

El 26 de Junio el señor Líbano espidió una circular, dirigida a los capitanes de naves, ordenándoles que en el término de diez dias abandonasen la isla. Un ejemplar de la circular se envió al capitan del *Edimburgh*. El 29 los capitanes, incluso el del barco mencionado, formularon una protesta colectiva i la remitieron al Gobernador; pero el capitan del *Edimburgh* transmitió ademas a aquel funcionario una protesta individual, en la que conminaba a los fletadores con el pago del falso flete de las estadias i de los gastos incurridos. El 1.º de Julio replicó el gobernador a esta protesta, reconociendo el hecho de la suspension del carguío de guano. El 2 de Julio el *Edimburgh* se dió a la vela de Lobos de Afuera para el Reino Unido. Llevaba a bordo 1,224 toneladas de guano; su capacidad era 2,150 toneladas. Por consiguiente faltaban 926 para completar el cargamento. El buque se dirijió a Falmouth i de allí a Lóndres, en donde entregó el guano satisfactoriamete.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago, con los intereses del 6 % anual, de mil ochocientas cincuenta i ocho libras esterlinas cuatro chelines i seis peniques (£ 1,858-4-6), de las cuales mil cuatrocientas cuarenta i seis libras esterlinas diez i siete chelines i seis peniques (£ 1,446 17-6) corresponden al flete de las 926 toneladas no cargadas, a razon de treinta i un chelines tres peniques (31-3), precio estipulado en el contrato, i el resto de cuatrocientas once libras esterlinas siete chelines (£ 411-7-0) equivalen a 19 dias de estadia, a razon de cuatro peniques [4d] diarios por cada una de las 1,299 toneladas de registro del buque.

En caso que alguno de los hechos espuestos en el presente memorial, no documentados con los papeles que acompañamos, fuere

negado por el Gobierno de Chile, podemos comprobarlos del modo que oportunamente indicaremos.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson Balfour & Co. British Merchants at Valparaiso this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
British Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Herron, la firma comercial Williamson Balfour & C.^a demanda en dos partidas £ 1,858-4-6 por falso flete i estadías de la barca *Edimburgh* en la isla de Lobos de Afuera, de Junio a Julio de 1891.

En la misma situacion que aquella se encontraron en Lobos otros diversos buques, como la barca *Oackhurst* i la *Stuart*, a que se refieren las reclamaciones números 15 i 17, presentadas por los mismos memorialistas.

Prescindiendo de las circunstancias derivadas de la recalada que aquellas hicieron en el Callao, el caso presente es perfectamente análogo a los indicados: la *Edimburgh* fué fletada en Valparaiso el 7 de Marzo, tambien casi a ciencia cierta de lo que iba a sucederle; la fuerza mayor que impidió el cumplimiento del contrato, estaba prevista en éste i eximia a los contratantes de toda responsabilidad; el capitán llegó tambien a Europa reclamando perjuicios, para res-

ponder a los cuales los tribunales ordenaron, segun se me ha dicho, que la casa consignataria del guano depositara £ 140-0 0, de modo que habria *litis pendiente*; dicho capitan, sin hacer caso de la suspension del carguío, que se le notificó el 16 de Junio, se quedó en la isla 16 dias, i no 19, hasta el 2 de Julio, no se sabe por qué ni para qué, despues de estar despachado. La barca partió de Lobos sin pagar en la capitanía de esa isla \$ 267.80 que adeudaba i adeudada todavia por impuestos de anclaje i tonelaje, procediendo, a este respecto tambien con la misma incorreccion de los demas buques indicados como la *Oakhurst*, que se fué adeudando 221 pesos 60 centavos, etc., etc.

En sus puntos jenerales, asi de forma como de fondo, esta reclamacion se presta a las mismas observaciones i escepciones espuestas por mi parte en las números 15 i 17 i en la número 67, relativa al buque *Overdale*, representado igualmente por los señores Williamson, Balfour i Ca.

Por eso, i para evitar inútiles repeticiones, reproduzco aquí, aplicándolo al caso presente, lo dicho en mis contestaciones a dichas reclamaciones, especialmente en cuanto se refiere: a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles el reclamante i tratarse de la falta de cumplimiento de un contrato i no de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

En su contestacion, el Ajente de Chile se refiere en un todo a la que ha dado en las reclamaciones números 15 i 17 relativas a las naves *Oakhurst* i *Stuart*.

Por nuestra parte reproducimos igualmente las réplicas que hemos presentado en las mismas reclamaciones, i especialmente indicamos el precedente consignado por el Excmo. Tribunal en el fallo referente a la *Athlon*.

Agregamos ahora varios documentos que comprueban satisfactoriamente todas las circunstancias que a V. E. interesa conocer para pronunciar sentencia.

Esos documentos son:

1 Un espediente que contiene el *affidavit* del señor Herron, propietario del *Edinburgh* i del *Bedforshire*, referente a ambas reclamaciones i documentos tambien relativos a una i otra. Los del *Edinburgh* son: la protesta colectiva elevada por varios capitanes al gobernador de Lobos el 29 de Junio de 1891, i la individual del capitan del *Edinburgh*; la orden del oficial del crucero *Esmeralda*; dos circulares del Gobernador de Lobos; carta del capitan a don Alfredo Lyon, ajente del Gobierno de Chile, contestacion del gobernador de Lobos a las protestas de los capitanes; dos cartas del capitan a los armadores; dos cartas de la Anglo Continental, i cuenta de flete.

2 Espediente que contiene orijinales muchos de los documentos mencionados anteriormente; i

3 El Diario de Navegacion del *Edinburgh*.

En las reclamaciones del *Oakurst* i del *Stuart* hemos acompañado documentos que manifiestan que el *Edinburgh* es una nave inglesa; i que su capacidad real es la que se le atribuye en la reclamacion. Hemos agregado allí esos documentos porque son comunes a las referidas naves.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

La réplica se limita a presentar algunos documentos, de los cuales unos pocos, casi todos conocidos de V. E., se refieren a este caso de la barca *Edinburgh*. Por lo demas, el replicante se refiere a lo dicho en las reclamaciones análogas núms. 15 i 17, relativas a los buques *Oakhurst* i *Stuart*.

Por mi parte, reproduzco tambien lo que tengo dicho en esas i demas reclamaciones motivadas en la inexecucion de contratos de fletamento de guano, insistiendo sobre todo en la escepcion de incompetencia del Tribunal fundada en tratarse aquí de perjuicios causados por actos administrativos i no por actos «ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República». Mi solicitud últimamente presentada en el citado caso del *Stuart* i la contestacion que he dado a la reclamacion núm. 1 sueco-noruega, referente al *Skomvaer*, acaban de justificar dicha escepcion, bastándome reproducirlas aquí.

Prescindiendo de dicha escepcion, confieso que no puedo admitir el argumento segun el cual, de un contrato de fletamento celebrado por el Gobierno belijerante de Santiago i rescindido por el Gobierno belijerante de Iquique, en fuerza de los derechos i necesidades de la guerra, pueda decirse que fué celebrado i rescindido por el Gobierno de Chile. Admito que este Gobierno responda a los neutrales por los perjuicios causados contra derecho por las autoridades que, durante la revolucion, imperaron en Santiago, i por las que imperaron en Iquique, sin que en ello influya la circunstancia de no haber sido estas últimas formalmente reconocidas por las potencias extranjeras; pero, de admitir eso no se sigue que aquellos dos Gobiernos, de *jure* el uno, de *facto* el otro, constituyeran una misma persona internacional, hasta suponer que un acto de voluntad ejecutado por aquellos dos en diverso sentido fué ejecutado por el mismo Gobierno de Chile.

Cuando los Gobiernos europeos desconocieron al de Santiago el derecho de decretar la clausura de los puertos del norte, ocupa-

dos i abiertos por el Gobierno de Iquique, i el derecho de cobrar en el sur el impuesto de esportacion de salitre, ya pagado en el norte, se fundaron precisamente en la existencia de dos Gobiernos diversos i antagónicos, a los cuales reconocian el derecho de legislar separada i esclusivamente en el territorio que dominaba cada uno. Se encontraria absurdo sostener ahora que el mismo Gobierno de Chile que decretó la clausura decretó tambien la apertura coetánea de dichos puertos.

Si el actual Gobierno reclamado es considerado sucesor del que existia en Santiago en Junio de 1891, debe serlo en sus derechos como en sus obligaciones. Así como a *la accion* del fletante en aquella fecha habria podido el Gobierno de Santiago, o sea el fletador, oponer *la escepcion* de fuerza mayor, cosa que no es dable poner en duda, así tambien debe poder el actual Gobierno de Chile oponer dicha escepcion en el caso presente.

De la misma manera, me es imposible admitir contra Chile el cargo de que, habiendo celebrado el Gobierno de Santiago los referidos contratos de fletamento en plena guerra civil, no tomara las medidas eficaces necesarias para asegurar la ejecucion de aquéllos. Tal exijencia en las referidas circunstancias habria parecido una amarga ironia. El riesgo era comun i estaba igualmente a la vista de fletantes i fletadores: unos i otros quedaban así obligados a soporarlo de la misma manera, en igualdad de condiciones. Si el Gobierno fuera el demandante, entonces podria el naviero demandado rechazar la accion alegando el conocimiento previo del riesgo que amenazaba el contrato. Siendo demandante, no.

Cierto es que el actual Gobierno recibió en Lóndres, por medio de sus conignatarios, el guano porteado por la *Edinburgh*; pero, como el cargamento era incompleto, no obtuvo sino una parte de los beneficios del contrato de fletamento, i en proporcion a ella, soportó la carga de pagar allá el flete. Exijirle ademas el falso flete por la parte de guano que el buque dejó de llevar, seria imponerle toda la carga del contrato por una parte del beneficio, al paso que el naviero obtendria todos los beneficios sin haber prestado todo el servicio. No se descubre en eso un principio de justicia, ni siquiera de equidad.

Sobre estadias, el art. 10 del contrato de fletamento concedia para el carguío hasta 70 dias útiles de plazo. Si, como lo dice el memorial, el buque ancló en Lobos el 4 de Abril de 1891, i el capitán avisó ese mismo dia estar listo para cargar, el plazo deberá contarse desde el dia siguiente. Desde éste, iban corridos 72 dias hasta aquel en que, arribando a la isla el *Esmeralda*, ordenó al capitán de la *Edinburgh* salir de la isla, el 16 de Junio; órden que el capitán debia obedecer poniéndose desde luego en viaje, ya que tenia embarcada una cantidad de guano mucho mas que suficiente para asegurar el flete. Así se lo imponia desde luego el art. 996 de nuestro Código de Comercio, el cual rije el referido contrato de fletamento, segun el art. 975 del mismo, conforme con el principio *lex loci contractus*.

Pero, como en el plazo estipulado no debian contarse los dias festivos ni de marejada, los cuales pueden verificarse en el libro de bitácora, resulta que, en ningun caso, el Gobierno reclamado seria responsable por sobre-estadias.

No terminaré sin hacer tambien aquí una observacion, a saber: que ante la Legacion de S. M. B. en Santiago se presentó primeiramente esta reclamacion solo por £ 1,500-0-0, como puede V. E. verificarlo en la lista que en dicha Legacion se formó i que V. E. conoce; i ahora, en el memorial aquella suma, correspondiente a la misma reclamacion, aparece elevada a £ 1,858-4-6. No se ha dado esplicacion alguna sobre tan inmotivado aumento, como no se ha dado en casos semejantes en los cuales se ha hecho análoga observacion (reclamaciones núms. 3, 81 i 91).

En conclusion, i reproduciendo, como he dicho, todo lo espuesto i alegado por mi parte en esta i en la citadas reclamaciones inglesas núms. 15, 17 i 84, i 1.ª sueco-noruega, suplico a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i C.^a, por don Juan Herron, armador i propietario de la barca *Edinburgh*, reclama del Gobierno de Chile la cantidad de mil ochocientas cincuenta i ocho libras esterlinas cuatro chelines i seis peniques (£ 1,858-4-6) por falsos fletes i estadias, mas el 6 por ciento de interes anual.

El memorialista espone que el 7 de Marzo de 1891 se celebró un contrato de fletamento entre don Alfredo Lyon, como ajente del Gobierno de Chile, i don Juan Roberts, capitan de la nave *Edinburgh*, para tomar un cargamento completo de guano en el depósito que se le designare i portearlo a algun puerto del Reino Unido o del continente europeo, a razon de treinta i un chelines i tres peniques [31 sh 3 d] por tonelada, si la descarga era en el Reino Unido, i treinta i tres chelines i nueve peniques [33 sh 9 d] si hubiera de efectuarse en el continente; que el plazo para cargar no podia bajar de 30 dias ni exceder de 70; que se designó por el Gobierno fletador la isla de Lobos de Afuera como punto de carga, donde arribó el *Edinburgh* el 4 de Abril i el mismo dia avisó estar listo para cargar; que, sin embargo, solamente el 13 de Abril se envió a bordo la primera cantidad de guano; que el 13 de Junio, último dia fijado para concluir la carga, segun el contrato de fletamento, todavia el *Edinburgh* se hallaba léjos de tener la suya completa, que, por lo tanto, principiaban a deberse estadías desde esa fecha; que el 16 de Junio llegó a Lobos el crucero congresista *Esmeralda* i su capitan comunicó a los capitanes de los buques mercantes surtos en la isla, i por lo tanto al del *Edinburgh*, que el embarque del guano quedaba suspendido i que las naves debian abandonar la isla a la mayor brevedad posible; que sin duda para no verse obligado a vijilar el cumplimiento de tal orden, el jefe del crucero envió a tierra una partida de hombres que destruyeran los elementos i útiles destinados al carguío del guano; que en la noche del 16 la *Esmeralda* salió de Lobos llevando consigo a todos los empleados de la isla puestos por el Gobierno del señor Balmaceda;

que tambien se llevó el vaporcito *Huemul*, que servia para proveer a la isla de agua i provisiones i hacia ademas de remolcador; que quedó nombrado gobernador de la isla don Marcelo Libano; que el 26 de Junio espidió una circular dirigida a los capitanes de naves, ordenándoles que en el término de 10 dias abandonasen la isla; que el 29 los capitanes, el de la barca *Edinburgh*, inclusive, protestaron colectivamente ante el gobernador i el capitan del *Edinburgh* envió, ademas, a aquel funcionario una protesta individual, en la que conminaba a los fletadores con el pago del falso flete de las estadías i de los gastos incurridos; que el 1 ° de Julio el gobernador replicó a esta protesta reconociendo el hecho de la suspension del carguío del guano; que el 2 de Julio el *Edinburgh* se dió a la vela de Lobos de Afuera para el Reino Unido, llevando a bordo mil doscientas toneladas de guano, siendo que su capacidad era de dos mil ciento cincuenta toneladas, i por consiguiente faltaban novecientas veintiseis toneladas para completar el cargamento; que el buque se dirijió a Falmouth i de allí a Lóndres, en donde entregó el guano satisfactoriamente; que en vista de lo anterior reclámase del Gobierno de Chile el pago, con los intereses del 6 por ciento anual, de mil ochocientas cincuenta i ocho libras esterlinas, cuatro chelines i seis peniques [£ 1,858-4-6], de las cuales mil cuatrocientas cuarenta i seis libras esterlinas diecisiete chelines i seis peniques [£ 1,446-17-6] corresponden al flete de las 926 toneladas no cargadas, a razon de treinta i un chelines tres peniques (31-3), precio estipulado en el contrato i el resto de cuatrocientas once libras siete chelines (£ 411-7), equivalen a 19 dias de estadía, a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las 1,299 toneladas de registro de buque.

Acompáñanse como comprobantes el contrato de fletamento de 7 de Marzo a que se hace referencia en el memorial; una orden firmada, segun ella espresa, de orden del comandante del crucero *Esmeralda* D. Espinosa C., teniente 1.°, que manda salir a la barca *Edinburgh*, su capitan Roberts, lo mas pronto posible de la isla, suspendiendo su embarque de guano—este documento simple tiene fecha 16 de Junio de 1891 i está datada a bordo i Lobos de Afuera, una circular en papel con membrete de *Capitania de puerto Lo-*

bos de Afuera, datada en Lobos de Afuera en Junio 19 de 1891 i firmada por Marcelo Líbano, gobernador de la isla, dirigida al capitan de la barca *Edinburgh* en que le trascribe su nombramiento de gobernador que le hizo el comandante del crucero *Esmeralda*, autorizándole para el despacho de los buques surtos en la bahía, previniendo que el carguio de guano queda suspendido desde esta fecha hasta nueva orden; otra circular del mismo funcionario datada en Junio 26 de 1891 dirigida al capitan de la barca *Edinburgh* ordenándole que debe salir su buque dentro de diez dias, certificado del mismo gobernador, datado en 30 de Junio de 1891, que espresa que la barca inglesa *Edinburgh* no ha podido recibir su cargamento completo de guano a causa de haberse presentado el 16 de Junio del presente año el crucero *Esmeralda* a nombre de la Junta de Gobierno Constitucional de Chile, paralizando el carguio; acuse de recepcion por parte del gobernador Marcelo Líbano de la protesta que le fué dirigida por los capitanes de los buques que se menciona en el memorial.

El ajente de Chile, contestando la reclamacion, dice: que esta demanda es semejante a las números 15 i 17 de los propietarios de las barcas *Oakhurst* i *Stuart* con la diferencia que el *Edinburgh* no recaló al Callao; que, por consiguiente, reproduce todas las alegaciones con que rebatió aquellas demandas i deduce las mismas escepciones, recalcando la fuerza mayor que impidió el cumplimiento del contrato que estaba prevista en éste i eximia a los concontratantes de toda responsabilidad; que el capitan de la *Edinburgh* llegó tambien a Europa reclamando perjuicios i que los tribunales europeos, segun se le ha dicho, ordenaron que la casa consignataria del guano depositara ciento cuarenta libras esterlinas, de modo que habria ltitis pendiente; que el capitan se quedó en la isla dieziseis dias, no se sabe por qué ni para qué despues de estar despachado; que la barca *Edinburgh* partió de la isla de Lobos sin pagar 277 pesos 80 centavos que adeudaba i adeuda todavia por anclaje i tonelaje, i termina pidiendo se declare el Tribunal incompetente para conocer de esta reclamacion i en subsidio se sirva no admitirla o desecharla en todas sus partes.

En la réplica se refiere el reclamante a lo que ya tiene dicho

replicando a las contestaciones del agente de Chile en las reclamaciones 15 i 17 e invoca el precedente consignado en el fallo del Tribunal espedido en la reclamacion de la *Athlon*.

Se acompañan con dicha réplica los siguientes documentos: *affidavit* del propietario de la barca *Edinburgh*; protesta colectiva elevada por varios capitanes al gobernador de Lobos el 29 de Junio de 1891 i la individual del capitan de la *Edinburgh*; la orden del oficial del crucero *Esmeralda*; dos circulares del gobernador de Lobos; carta del capitan a don Alfredo Lyon, agente del Gobierno de Chile; contestacion del gobernador de Lobos a las protestas de los capitanes; dos cartas del capitan a los armadores; dos cartas de Anglo Continental; cuenta del flete; i el diario de navegacion del *Edinburgh*.

En la dúplica, el agente de Chile insiste en todo lo ya espresado volviendo a reforzar la escepcion de incompetencia del Tribunal fundada en que se trata aquí de perjuicios causados por actos administrativos i no por actos «ejecutados por las fuerzas de mar i tierra de la República»; que su solicitud presentada últimamente en el caso de la *Stuart* i la contestacion que ha dado a la reclamacion número 1 sueco-noruega referente al *Skomvaer* acaban de justificar dicha escepcion; que reproduce aquí dichos escritos; que prescindiendo de dicha escepcion confiesa que no puede admitir el argumento segun el cual, de un contrato de fletamento celebrado por el Gobierno belijerante de Santiago i rescindido por el Gobierno belijerante de Iquique, en fuerza de los derechos i necesidades de la guerra, pueda decirse que fué celebrado i rescindido por el Gobierno de Chile; que admite que este Gobierno responda a los neutrales por los perjuicios causados contra derecho por las autoridades que, durante la revolucion, imperaron en Santiago i por las que imperaron en Iquique, sin que en ello influya la circunstancia de no haber sido estas últimas formalmente reconocidas por las potencias extranjeras, pero, que de admitir eso no se sigue que aquellos dos Gobiernos, de *jure* el uno, de *facto* el otro, constituyeran una misma persona internacional, hasta suponer que un acto de voluntad ejecutado por aquellos dos en diverso sentido fué ejecutado por el mismo Gobierno de Chile; que, cuando los Gobiernos

europeos desconocieron al de Santiago el derecho de decretar la clausura de los puertos del norte, ocupados i abiertos por el Gobierno de Iquique, i el derecho de cobrar en el sur el impuesto de esportacion de salitre, ya pagado en el norte, se fundaron precisamente en la existencia de dos Gobiernos diversos i antagónicos, a los cuales reconocian el derecho de legislar separada i esclusivamente en el territorio que dominaba cada uno; que se encontraria absurdo sostener ahora que el mismo Gobierno de Chile que decretó la clausura decretó tambien la apertura coetánea de dichos puertos; que si el actual Gobierno reclamado es considerado sucesor del que existia en Santiago en Junio de 1891, debe serlo en sus derechos como en sus obligaciones; que así como a la accion del fletante en aquella fecha habria podido el Gobierno de Santiago, o sea el fletador, oponer *la escepcion* de fuerza mayor, cosa que no es dable poner en duda, así tambien debe poder el actual Gobierno de Chile oponer dicha escepcion en el caso presente; que de la misma manera le es imposible admitir contra Chile el cargo de que, habiendo celebrado el Gobierno de Santiago los referidos contratos de fletamento en plena guerra civil, no tomara las medidas eficaces necesarias para asegurar la ejecucion de aquéllos; que tal exigencia en las referidas circunstancias habria parecido una amarga ironía; que el riesgo era comun i estaba igualmente a la vista de fletantes i fletadores: unos i otros quedaban así obligados a soportarlo de la misma manera, en igualdad de condiciones; que si el Gobierno fuera el demandante, entónces podria el naviero demandado rechazar la accion alegando el conocimiento previo del riesgo que amenazaba el contrato; que siendo demandante, nó; que cierto es que el actual Gobierno recibió en Lóndres, por medio de sus consignatarios, el guano porteado por la *Edinburgh*; pero, que como el cargamento era incompleto, no obtuvo sino una parte de los beneficios del contrato de fletamento i en proporcion a ella soportó la carga de pagar allá el flete; que exigirle además el falso flete por la parte de guano que el buque dejó de llevar, seria imponerle toda la carga del contrato por una parte del beneficio, al paso que el naviero obtendria todos los beneficios sin haber prestado todo el servicio; que no se descubre en eso un principio de justicia, ni siquiera de equidad; i

que no terminará sin observar que ante la Legacion de S. M. B. en Santiago se presentó primeramente esta reclamacion solo por 1,500 libras esterlinas, como puede el Tribunal verificarlo en la lista que en dicha Legacion se formó i que el Tribunal conoce; i que ahora, en el memorial, aquella suma, correspondiente a la misma reclamacion, aparece elevada a 1,858 libras esterlinas 4 chelines 6 peniques; que no se ha dado esplicacion alguna sobre tan inmotivado aumento, como no se ha dado en casos semejantes en los cuales se ha hecho análoga observacion (reclamaciones números 3, 81 i 91.)

Al tiempo de la relacion, el reclamante acompañó un certificado del encargado de negocios de S. M. B. espedido a virtud de instrucciones especiales del ministro de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña que declara ser ingles el buque *Edinburgh* i que pertenece a J. Herron i Ca., súbditos británicos; certificado del ajente de Chile que firmó el contrato de fletamento de 7 de Marzo de 1891, que declara que la capacidad real del buque *Edinburgh* es de dos mil ciento cincuenta toneladas; carta de la *Anglo Continental Works* en que manda pagar el flete por mil doscientas veinticuatro toneladas de guano recibidas; i

Considerando: que el reclamante John Herron, propietario-jerente de la barca inglesa *Edinburgh*, ha justificado suficientemente su calidad de súbdito británico, como tambien la nacionalidad inglesa del buque *Edinburgh*, por medio de su partida de bautismo i de un certificado del encargado de negocios de S. M. B. en Chile espedido a virtud de órdenes del marques de Salisbury, ministro de Relaciones Exteriores, que ha acompañado; que ni la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, ni el Reglamento de Procedimientos, imponen a los reclamantes la obligacion de comprobar su estado civil con documentos taxativamente enumerados o en conformidad a los medios de pruebas prescritos por las diversas legislaciones positivas modernas; que el artículo III de la Convencion de Arbitraje, al declarar, especialmente, que el Tribunal puede dar acogida a todos los medios probatorios que fueren conducentes al mejor esclarecimiento del estado i carácter neutral del reclamante, segun el criterio i recto discernimiento de sus miembros, ha conferido

al Tribunal Arbitral la facultad absoluta de apreciar i aceptar todo medio probatorio, directo o indirecto, que produzca para establecer la nacionalidad inglesa del reclamante, con el propósito de decidir de su competencia;

Considerando: que por instrumento debidamente otorgado en Liverpool el 23 de Febrero de 1894, legalizado en forma por el cónsul de Chile en esa ciudad, Juan Herron confirió poder bastante a la razon social de Williamson, Balfour i Ca., de Valparaiso, para deducir la presente reclamacion ante el Tribunal Arbitral; que el señor John Nicholson, que ha suscrito el memorial que se presentó a este tribunal, a nombre de la razon social de Williamson, Balfour i Ca. i prestó el juramento reglamentario, tiene el derecho de usar aquella firma social desde el año de 1892, i, por consiguiente, le asiste la facultad de instaurar la actual reclamacion en representacion de los mandatarios de John Herron; que este último, al conferir poder a la razon social de Williamson, Balfour i Ca., en 1894, ha tenido indudablemente el propósito de encomendar la defensa de sus intereses a las personas que tuvieran en Chile la representacion de la espresada firma social, su mandatario;

Considerando: que segun el contrato de fletamento celebrado en Valparaiso en 7 de Marzo de 1891, don Alfredo Lyon, en representacion del Gobierno de Chile, fletó la barca inglesa *Edinburgh* de 1,299 toneladas de registro, para que se dirijiera a Lobos de Afuera a tomar allí un cargamento completo de guano i lo porteara a algun puerto de las islas británicas por un flete de treinta i un chelines tres peniques (31 sh. 3 d.) o a un puerto del continente, por un flete de treinta i tres chelines nueve peniques [33 sh. 9 d.] por tonelada; que el buque fué alquilado en su totalidad para el espresado viaje segun se desprende del artículo 8.º del contrato de fletamento que estipula «que el buque no tomará a su bordo otra carga que la que reciba a virtud de órden por escrito del fletador o de sus agentes;»

Considerando: que en cumplimiento de las estipulaciones del contrato de fletamento i obedeciendo a órdenes recibidas posteriormente de los agentes del fletador, el capitan de la *Edinburgh* zarpó para Lobos de Afuera, donde arribó el 4 de Abril de 1891;

que el plazo útil para recibir el cargamento principió a correr el día siguiente, i que el 16 de Junio de 1891 el buque tenia cargadas mil doscientas veinticuatro toneladas;

Considerando: que si el precitado contrato de fletamento celebrado en Valparaíso, en lo que se refiere a su ejecucion, debe estar sometido a las prescripciones del Código de Comercio de Chile, segun lo dispone el artículo 975 del mismo Código, la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha sustraído de la jurisdiccion de los tribunales ordinarios del país, las reclamaciones inglesas motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que el 16 de Junio de 1891 el buque de guerra chileno *Esmeralda*, que pertenecia al partido congresista, apareció en Lobos de Afuera e hizo desembarcar un destamento de su tripulacion para que destruyera todos los elementos principales de cargufo del guano; que no se ha negado por el demandado que despues de esa fecha toda operacion de aquel jénero se hizo casi imposible en la indicada localidad;

Considerando: que el 19 de Junio el nuevo gobernador marítimo don Marcelo Libano, instalado allí por el comandante de la *Esmeralda*, al participar su nombramiento a los capitanes de los buques surtos en Lobos de Afuera, les notificó por una circular, al mismo tiempo, la órden del comandante de la *Esmeralda*, de salir del puerto, pues el cargufo de guano quedaba suspendido hasta nueva órden; que esta negativa de entregar guano era absoluta i se aplicaba a todos los buques contratados hasta ese día para cargar esa sustancia; que el capitan de la barca *Edinburgh*, despues de haber protestado por escrito ante el gobernador marítimo de Lobos de Afuera el 29 de Junio, cediendo a la fuerza i sometiéndose a las órdenes perentorias que habia recibido de las autoridades, salió de Lobos de Afuera el 2 de Julio con un cargamento incompleto;

Considerando: que los actos ejecutados por el comandante del buque de guerra *Esmeralda* i por el gobernador marítimo de Lobos, en obediencia a órdenes de aquél, constituyen un acto

bélico ejecutado en una guerra civil por las fuerzas navales de una de las partes beligerantes, i que un súbdito ingles que ha sufrido directamente a causa de él, puesto que este acto impidió la ejecucion de un contrato celebrado de buena fé con la parte beligerante que representaba, para él, el Gobierno lejítimo, el único reconocido por la Inglaterra, tiene derecho a la jurisdiccion de este Tribunal Arbitral;

Considerando: que si el acto de guerra ejecutado en Lobos, por una parte de la Escuadra del partido congresista, puede estimarse como un medio de lejítima defensa, el que lo ejecuta, es decir, el Gobierno, no puede invocarlo para eximirse del cumplimiento de obligaciones contraidas por él para con terceros en un contrato bilateral; que la Convencion de arbitraje, empleando los términos de *fuerza de mar i tierra de la República* se refiere indistintamente a las dos partes beligerantes que constituyen la nacion chilena i que no se pueden invocar los actos de guerra ejecutados lejítimamente por uno de los bandos contendientes para eximir al otro de obligaciones contraidas por este a favor de terceros; que el contrato de fletamento fué celebrado con el Gobierno i se faltó a él por las fuerzas del espresado Gobierno que se encontraba entonces fraccionado en dos entidades distintas;

Considerando: que el Gobierno no puede invocar en este caso, para declinar toda responsabilidad, el beneficio de fuerza mayor previsto en el artículo 1,037 del Código de Comercio chileno; que cuando suscribió el contrato de fletamento, en 7 de Marzo de 1891, sabia perfectamente que habia estallado una séria revolucion desde hacia dos meses i que el partido congresista estaba apoyado por casi toda la Escuadra chilena; que debia prever, desde el momento mismo, que el contrato de fletamento corria fuerte riesgo de no cumplirse, puesto que debia suponer que la Escuadra congresista trataria de privarle de los recursos que pudiera proporcionarle la venta de guano, como ya le habia cercenado ántes otras entradas mineras; que debió tomar, por lo ménos, medidas eficaces para asegurar la ejecucion de contratos celebrados por él en plena guerra civil, lo que omitió hacer desde que está comprobado que las fuerzas congresistas no encontraron resistencia alguna en las

islas de Lobos; que no es el caso previsto en el inciso 2.º del artículo 1.037 del Código de Comercio: *«declaracion de guerra entre la República i una nacion a que estuviera destinada la nave»* i que supone una declaracion de guerra posterior a la celebracion del contrato; que tampoco tiene cabida aquí el caso fortuito de que habla el artículo 1,547 del Código Civil; que el acto de guerra acaecido en Lobos fué ejecutado por uno de los dos beligerantes, que tanto como el que tenia su asiento en aquella época en la Moneda, se consideraba como el Gobierno constitucional i lejítimo del pais, que no es, por consiguiente, admisible que el Gobierno invoque hoy el beneficio de fuerza mayor o de caso fortuito, desde que aquellos son imputables a actos propios; que, por el contrario, se trata de un caso al que es aplicable el último inciso del artículo 1,037 del Código de Comercio, que prescribe que *si el caso fortuito fuese imputable a alguna de las partes, habrá lugar a la rescision con indemnizacion de daños i perjuicios* i el artículo 1,547 del Código Civil, que constituye responsable al deudor del caso fortuito *que haya sobrevenido por su culpa*, que el solo hecho de haber el Gobierno del señor Balmaceda celebrado contratos de fletamento durante la guerra civil, sin tomar las medidas necesarias para que se respetara i le fuera permitido cumplir con sus compromisos, lo constituyen culpable de negligencia u omision;

Considerando: que si el demandante sabia igualmente el 7 de Marzo de 1891, cuando se firmó el contrato, que el pais estaba en guerra civil, no se encontraba, como el Gobierno con quien contrataba, i que era para él como extranjero, el único legal i reconocido por la Gran Bretaña, en aptitud de prever todas las contingencias i que podia racionalmente suponer que el Gobierno que celebraba contratos de fletamento a plazos bastante diferido estaba seguro, gracias a los medios de que él solo podia disponer, de ver triunfar su causa, o de poder, por lo ménos, proteger eficazmente el carguío de guano de que entónces disponia i cuyo porte habia contratado; que no podria, por este capítulo hacerse un cargo al reclamante, a no ser que se hubiera estipulado un flete exajerado que compensara un riesgo extraordinario, lo que ni aun siquiera se ha alegado;

Considerando: que tampoco es el caso de aplicar la cláusula 16

del contrato de fletamento que prevé los «disturbios o impedimentos políticos», aun cuando comprendieran los sucesos que pudieran ocurrir antes de la partida del buque ya cargado, puesto que ese artículo del contrato de fletamento se refiere, como los artículos de los códigos chilenos ya citados, tocante a fuerza mayor o caso fortuito, a actos *imprevistos i futuros*, tambien se ha manifestado que esos actos, los *disturbios políticos*, no solo eran *previstos sino existentes* al tiempo de celebrarse el contrato; que, ademas, el contesto del artículo 16 comprueba que esta estipulacion del contrato no se aplica sino a los sucesos o riesgos de mar que pudieran sobrevenir *despues de la partida del buque del punto donde recibió su cargamento*;

Considerando: que el Gobierno que sucedió al del señor Presidente Balmaceda ha, de hecho, reconocido las obligaciones contraídas por este último para con el reclamante desde que tomó posesion, por medio de sus consignatarios, de este mismo cargamento de guano desembarcado por la barca *Edinburgh* en Lóndres en Noviembre 1891, que si recibió los beneficios del contrato de fletamento celebrado en 7 de Marzo de 1891 por el Gobierno que le precedió, debe igualmente soportar las cargas del mismo contrato de fletamento;

Considerando: que el buque *Edinburgh* tiene capacidad para cargar dos mil ciento cincuenta toneladas segun consta del certificado otorgado por el agente del Gobierno fletador i el de los peritos de fecha 10 de Marzo de 1891; que habiéndose fletado toda la capacidad del buque para el viaje de Lobos a Europa debia dicho buque recibir un cargamento por lo ménos de dos mil ciento cincuenta toneladas de guano; que no habiendo los fletadores cargado en él sino mil doscientas veinticuatro toneladas, deben ellos pagar el falso flete sobre el resto en conformidad al artículo 1,014 del Código de Comercio chileno o sea la suma de mil cuatrocientas cuarenta i seis libras esterlinas diecisiete chelines seis peniques (£ 1,446.17.6);

Considerando: que el reclamante no puede exigir el pago de estadías; que el artículo 10 del contrato de fletamento concede a los fletadores un plazo máximo de setenta dias útiles para efectuar

el carguío; que habiendo comenzado el plazo a correr, segun confesion del reclamante, el 5 de Abril, i habiéndosele dado la órden al buque por el comandante de la *Esmeralda* el 16 de Junio, no trascurrieron mas de setenta dias útiles entre estas dos fechas;

Considerando: que el ajente del Gobierno de Chile afirma que el reclamante adeuda la suma de doscientos sesenta i siete pesos ochenta centavos (§ 267.80) a la administracion marítima de Lobos por derechos de anclaje i tonelaje i que deberá operarse la compensacion por la espresada suma en la cantidad que pudiera adjudicarse al reclamante, afirmacion que éste no ha contradicho.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral por mayoria de votos, disintiendo el árbitro de Chile, declara que el Gobierno de Chile debe pagar al reclamante, en los plazos i condiciones que establece el artículo VIII de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, la cantidad de mil cuatrocientas cuarenta i seis libras esterlinas diecisiete chelines seis peniques (£ 1,446-17-6) ménos el equivalente a doscientos sesenta i siete pesos ochenta centavos (§ 267.80), moneda chilena, mas intereses sobre el saldo a razon de seis por ciento anual a contar desde el 24 de Abril de 1895 hasta la fecha de esta sentencia.

Santiago, Diciembre 17 de 1891.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.

VOTO ESPECIAL DEL ÁRBITRO DE CHILE

Pertenece esta reclamacion a la numerosa categoría de las interpuestas por presunta infraccion de los contratos de fletamentos para cargar guanos en las islas de Lobos de Afuera con destino a un puerto del Reino Unido o del continente.

Todas estas reclamaciones cuyo monto asciende a una considerable suma de pesos, han sido acogidas por el Tribunal contra el voto del Arbitro infrascrito.

Con ocasion de aquellos fallos hemos tenido necesidad de espresar i de justificar ampliamente los fundamentos de nuestro disenti-
miento de opiniones con la mayoría del Tribunal.

Hoi se trata de un caso exactamente idéntico a los que llevan los números 2. 15 i 17, i para evitar una inútil i estensa repeticion de doctrinas, procedentes del derecho i de la jurisprudencia internacional, limitarémosnos a reproducir las siguientes resumidas conclusiones, que formulamos con igual fin en los casos de las barcas *Oakhurst i Stuart*

Dicen así:

«1.º Que el Tribunal es notoriamente incompetente para conocer de reclamaciones derivadas de la pretendida infraccion de un contrato ajustado en Chile i sometido, por lo tanto, a las leyes del país i a la jurisprudencia de sus Tribunales.

2.º Que el principio fundamental del *lex loci contractus*, no solo es base del Derecho Internacional privado sino regla invariable i uniforme de todas las legislaciones positivas de todos los pueblos cultos.

Como dice el juez Story, no se concebirian las relaciones de los pueblos entre sí, a no mediar esta regla salvadora, que no es solo de conveniencia sino de necesidad moral para gobernarlas.

3.º Que sometido el pacto de 7 de Marzo de 1891, a virtud del *lex loci contractus* a las disposiciones del derecho positivo de Chile, la reclamacion en análisis carece de todo fundamento plausible, ya que, segun lo dispuesto en el artículo 1,037 del Código de Comercio, todo fletamento se rescinde, sin indemnizacion alguna de perjuicios, ántes de comenzar el viaje, tanto en el evento de que exista prohibicion de esportar del puerto en que debia tomarse la carga, como en el de guerra declarada entre la República i la naeion a que estuviese destinada la nave, i, en jeneral, siempre que exista cualquiera otro caso fortuito o de fuerza mayor que impida el viaje.

4.º Que inciden, con la mas notoria evidencia, en el caso que es materia de esta reclamacion, dos de las tres causales que, segun las previsiones de la lei, autorizan la rescision de los contratos de fletamentos sin indemnizacion alguna de perjuicios, o sea, primero, la prohibicion de esportar guano de la isla de Lobos i la fuerza

mayor que importara la presencia del crucero *Esmeralda*, que debía ejecutar esas resoluciones;

5.º Que no es dable imputar a culpa del Gobierno de Chile i, muchísimo ménos a culpa del Gobierno otorgante del contrato de 7 de Marzo de 1891, la prohibicion de esportar guanos de las islas de Lobos, porque ella importaba un acto perfectamente lejítimo de hostilidad entre los bandos contendientes, i actos de esta naturaleza no dan ni han dado jamas márjen a indemnizaciones en favor de estados o individuos terceros en la contienda.—[Fiore, *Derecho Internacional codificado*, artículo 337. Paris, edicion de 1890].

6.º Que el hecho de haberse ajustado el contrato de fletamento de la *Oakhurst* durante el estado de guerra civil conocido i notorio para ambos contratantes, les colocaba en situacion de conocer los peligros a que quedaba sujeto el cumplimiento de ese pacto i esta circunstancia, léjos de agravar las responsabilidades del Gobierno, es, por la inversa, bastante i sobrada para ponerle a cubierto de emergencias que pudieron i debieron ser previstas por los otorgantes de ese pacto.

7.º Que a este respecto es, por demas, esplicita i categórica la disposicion que contiene la cláusula 16 del contrato de fletamento de 25 de Febrero de 1891, que dice así: «La accion de Dios, las restricciones de gobernantes, los disturbios o impedimentos políticos, huelgas, fuego, piratas i enemigos, son mutuamente esceptuados.»

8.º Que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, a la cual debe su existencia misma este Tribunal, le ordena fallar las reclamaciones con arreglo a la prueba rendida, con sujecion a los principios del Derecho Internacional i a la jurisprudencia de los tribunales análogos modernos de mayor autoridad i prestigio.

9.º Que siendo incontrovertible el principio de Derecho Internacional privado que somete la interpretacion de los contratos a las leyes i autoridades del pais en que fueron celebrados, es manifiesto que el estatuto orgánico de este Tribunal le prescribe abstenerse de tomar conocimiento en reclamaciones de esta naturaleza.

10. Que el Derecho Internacional público i positivo i las prácticas de las cancillerías modernas han consagrado estas doctrinas

con absoluta uniformidad, como lo comprueba, entre diversos documentos de la mas elevada procedencia, el oficio de Mr. Bayard, de 24 de Junio de 1885, que hemos tenido ocasion de citar en otra oportunidad i que consigna las siguientes declaraciones:

«Todo lo que nuestro Gobierno hace cuando el reclamo proviene de contrato, es interponer sus buenos oficios, en otras palabras, llamar la atencion del soberano extranjero hácia el reclamo, i esto lo practica solamente *cuando el reclamo es susceptible de una prueba sólida i clara*. I si el soberano aludido niega la validez del reclamo o rehusa su pago, se da por terminada la jestion, porque no es compatible con la dignidad de los Estados Unidos instar, despues de tal negativa o rechazo, *por un reclamo orijinado de contrato i contra cuyo desahucio la lei internacional no ofrece ningun correctivo*;

11. Finalmente, que la jurisprudencia de los tribunales o comisiones mistas internacionales, señalada por el artículo 5.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, como la segunda fuente de las resoluciones de este Tribunal, ha consagrado asimismo la doctrina que sustentamos, en términos tan explícitos i significativos como los que contiene el fallo núm. 90, espedido por el Tribunal Anglo-chileno en 6 de Octubre de 1887 i dictado con la unanimidad de votos de sus miembros, en la reclamacion deducida por la *Peruvian Guano Company* contra el Gobierno de Chile, reclamacion que importaba setecientas noventa i dos mil doscientas treinta i tres libras esterlinas trece chelines cinco peniques, o sea algo como once millones de pesos de la moneda del pais.

Dice el fallo citado:

«I considerando que por el artículo 1.º de la Convencion celebrada entre Chile i la Gran Bretaña, el 4 de Enero de 1883, se ha limitado su jurisdiccion al conocimiento de las reclamaciones deducidas por los súbditos de la Gran Bretaña con motivo de los actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República en los territorios i costas del Perú i Bolivia;

«Considerando: que la inejecucion del contrato celebrado entre la sociedad denominada *Peruvian Guano Company, Limited* i el

Gobierno del Perú, no puede atribuirse a ningún acto u operación bélica del Ejército o Armada de Chile, i que si bien es cierto que puede ser considerada como una de las consecuencias del estado de guerra i del ejercicio de los derechos de belijerante por parte del Gobierno de esta República, tal ejercicio no ha sido materia de la Convencion;

«Considerando: que la intelijencia dada por la parte reclamante al artículo 1.º de dicha Convencion no se conforma ni al texto literal de ella, ni a su espíritu. Con efecto, la Convencion se refiere solo a los daños causados por operaciones bélicas del Ejército o Escuadra de Chile en los territorios del Perú i Bolivia; i en la presente causa se piden indemnizaciones al Gobierno de Chile por *presuntas utilidades* que debió reportar una sociedad mercantil en un contrato que tenia celebrado con el Gobierno del Perú, contrato que debia realizarse en una série de años, i que una de las partes contratantes, el Perú, no cumplió o no pudo cumplir, porque, comprometida en una guerra, la suerte de las armas no le fué favorable. Si correspondiera a este Tribunal el juzgamiento de la presente reclamacion le corresponderia igualmente el de todas las demandas por falta de cumplimiento de obligaciones contraidas, aun entre los particulares, a causa de la imprevista i nueva situacion creada por el estado de guerra i de las innumerables consecuencias de ella; todo lo cual no es conforme, como queda dieho, ni al texto literal ni al espíritu de la Convencion.

«Por las consideraciones espuestas el Tribunal declara que no es competente para conocer en la presente causa.

«(Firmado).—*Baron de Aguiar d'Andrada*.—*B. Prats*.—*H. Fraser*.»

A las consideraciones que resumidamente quedan espuestas i que ámpliamente habíamos desarrollado en el caso de la barca *Athlon*, tenemos hoi que añadir otras que emanan de la propia jurisprudencia de este Tribunal i de las confesiones mismas de los reclamantes.

Con fecha 18 de Noviembre último, el Tribunal rechazó las reclamaciones números 66 i 67, deducidas respectivamente por los armadores de los buques *Knight Companion* i *Overdale*.

Pretendian esos reclamantes que se les indemnizara por la forzada estadia de sus buques en el puerto de Talcahuano, donde tomaban su cargamento de trigo; cargamento que fuera suspendido, por orden de las autoridades del puerto, entre los dias 18 i 31 de Agosto de 1891.

Haciéndose cargo de los diversos elementos que hacian el juego de las reclamaciones aludidas, el Tribunal consideró que la prohibicion de cargar trigo impuesta a la *Knight Companion* i a la *Overdale* durante los dias que trascurrieron entre el 18 i el 31 de Agosto no afectaba la responsabilidad del Gobierno de Chile por cuanto era manifiesto su derecho para adoptar este jénero de medidas tratándose de la interdiccion comercial de un artículo que podia ser considerado i declarado contrabando de guerra en las circunstancias que atravesaba el pais en aquella época.

Aparte de esta consideracion, fué causa capital i determinante del rechazo de los aludidos reclamos, el hecho de que así la *Knight Companion* como la *Overdale* habian pactado los fletamentos de trigo que cargaban en Talcahuano, durante el período activo de una guerra civil, debiendo, por lo tanto, suponerse que sus armadores estaban instruidos de los peligros i se allanaban a correr las eventualidades a las que quedaba sujeto el cumplimiento de contratos celebrados en las condiciones anormales del pais en esos instantes.

Nada mas esplicito i categórico a este respecto que la doctrina establecida por la unanimidad del Tribunal, en el siguiente

«Considerando: ademas, que si el Presidente Balmaceda prohibió la esportacion de trigos por el puerto de Talcahuano sujeto a su obediencia desde el dia 18 de Agosto de 1891, segun lo afirma el reclamante, no ejercitó sino el derecho que tiene toda nacion de prohibir transitoriamente la esportacion de cereales, sobre todo en tiempo de guerra; que la reclamacion es tanto ménos fundada cuanto que el contrato se cetebró durante la guerra civil i que las partes contratantes debian haber previsto que los disturbios políticos podian de alguna manera entrabar la ejecucion normal i regular del contrato.»

El arbitro infrascrito, que acepta por completo la tésis sustentada

en la última parte del considerando que dejamos testualmente reproducido no se da cuenta del por qué esa doctrina se aplica sólo a los fletamentos de la *Knight Companion* i de la *Overdale* i no se la hace extensiva, en exacta paridad de circunstancias, a todos los demas contratos iguales de la *Athlon*, *Oakhurst*, *Stuart*.

Todas i cada una de estas naves pactaron fletamentos *en el periodo mas activo de la guerra civil* i todas ellas, segun la exactísima doctrina establecida por el Tribunal, *debieron correr las naturales e inevitables contingencias de ver imposibilitado, por fuerza mayor el cumplimiento de sus respectivos contratos*.

Entre tanto el Tribunal ha echado en olvido, en los casos números 2, 15 i 17, así como en el presente, la teoria que le sirvió de fundamento para el rechazo de las reclamaciones 66 i 67, i no sólo ha abandonado la tésis i sus lejitimas i rigurosas aplicaciones, sino que va hasta dar como fundamento de la condenacion del Gobierno de Chile al pago de los perjuicios que reclaman los armadores de estas naves favorecidas, precisamente la circunstancia de que la infraccion de estos contratos era imputable a la responsabilidad del Gobierno. ya que se pactaron *despues de estallada la guerra civil* i cuando pudo haberse previsto por los fletadores que la Escuadra revolucionaria trataria de impedir la esportacion de guanos.

De manera que el Tribunal sostiene en la propia materia que analizamos dos tésis distintas i absolutamente contradictorias.

Mientras que en las reclamaciones 66 i 67, absuelve al Gobierno de Chile por la infraccion de contratos ajustados *en tiempo de guerra* i sujetos a las inevitables eventualidades de la fuerza mayor, que afecta en idéntico grado a ámbos contratantes; en los otros casos jeme los, 2, 15, 17 i 87 establece, por la inversa, que la escepcion de la fuerza mayor no reza con el Gobierno porque solo éste, al contratar los fletamentos, tomó a su cargo i responsabilidad esclusiva las eventualidades de la guerra.

El árbitro de Chile que desde el primer momento rechazó esta teoria, como contraria a la lei, al contrato, al derecho i la jurisprudencia internacional; podria, muchísimo ménos, aceptarla hoy despues que los fallos recaidos en las reclamaciones 66 i 67, han venido a revestir sus opiniones con el prestigio i la autoridad que debe

atribuirse a principios aceptados por la unanimidad del Tribunal i consagrados en dos fallos recientes.

Hai, en seguida, en el fallo recaído en esta causa, como en los que se dictaron en los casos iguales de la *Oakurst* i la *Athlon*, un *error de hecho* fundamental, que lo viciaría de nulidad absoluta si estas resoluciones pudiesen reverse por cualquier tribunal superior.

Estableció, en efecto, el considerando 7.º del fallo de la reclamacion número 2 [caso de la *Athlon*], lo que sigue:

«Considerando: que en el mes de Junio de 1891 las fuerzas del partido congresista *destruyeron en Lobos de Afuera los muelles, canchas, embarcaciones, i en una palabra, todos los elementos de carguio i descarga i que no se ha negado por el demandado que durante esa época, toda operacion de ese jénero se habia hecho imposible en aquel paraje.*»

Este mismo concepto se repite en forma igualmente asertiva i categórica en la sentencia recaída en el caso número 15 de la barca *Oakhurst*.

En dicho fallo se halla el siguiente

«Considerando: que el día 16 de Junio, el buque de guerra *Esmeralda* que perteneció al partido congresista apareció en Lobos de Afuera e hizo desembarcar un *deslucamento* de su tripulacion para que destruyera todos los *elementos de carguio i descarga i que no se ha negado por el demandado que, despues de esa fecha, toda operacion de aquel jénero se hizo con ello imposible en la indicada localidad.*»

Idéntica declaracion contiene el fallo del presente caso número 87, que no es sino la cuarta aplicacion, hecha por la mayoria del Tribunal, de sus doctrinas sobre los contratos de fletamentos de guanos de las islas de Lobos de Afuera.

«Considerando (6.º) que el 16 de Junio de 1891 el buque de guerra chileno *Esmeralda*, que pertenecía al partido congresista, apareció en Lobos de Afuera e hizo desembarcar un *destacamento* de su tripulacion para que destruyera todos los *elementos de carguio i descarga; que no se ha negado por el demandado que despues de esa fecha toda operacion de aquel jénero se hizo con ello imposible en la espresada localidad.*»

Pues, bien, aparece de la propia esposicion de los reclamantes, que es absolutamente equívoco este hecho, afirmado por cuatro veces en otras tantas sentencias del Tribunal.

Léjos de ser cierto que el crucero *Esmeralda* hubiera destruido todos los elementos de carga i descarga en aquellas islas, hasta el punto de hacer imposible desde ese momento toda operacion de tal naturaleza; resulta del testimonio de los distintos i numerosos reclamantes de perjuicios derivados de este mismo suceso, que fueron insignificantes i casi nímias esas pretendidas destrucciones, i que despues de las pocas horas que el crucero *Esmeralda* estuvo en la bahia, se habria podido continuar el carguío sin el menor tropiezo, si el gobernador de la isla lo hubiera tolerado.

Demuestran concluyentemente la exactitud de estas afirmaciones, i desautorizan las que ha hecho el Tribunal en sentido contrario, los documentos que vamos a transcribir i que tomamos del escrito presentado por el ajente de Chile al acuerdo de la causa núm. 17.

«Libro diario del buque *Belfore* (Reclamacion núm. 84).

«Junio 16.—El buque de guerra chileno *Esmeralda* destruyó parcialmente los aparatos o canales de embarque de guano, llevándose al gobernador de las islas con todos sus oficiales como prisioneros de guerra.»

«Junio 17.—El capitan fué a tierra a examinar los aparatos para el embarque de guano; no los halló sino lijeramente dañados.

«Libro de bitácora del buque *Edinburgh* (Reclamacion núm. 87).

«Junio 16.—Un oficial del buque de guerra chileno *Esmeralda* vino a bordo a informarnos que no debia embarcarse mas guano; a medio dia comenzaron a destruir con pólvora los aparatos para el embarque de guano i los carros.

«Junio 18.—Nuestro capitan me informa que ha visto el embarcadero de guano i las obras i dice que han sido mui poco dañados [very little] por la jente del buque de guerra.

«Diario del *Skomvaer* (Reclamacion sueco-noruega núm. 1).

«Junio 17.—Varios de nosotros, capitanes de buques a la carga en Lobos de Afuera, fuimos para observar la estension del daño causado al muelle, que fué hallado ser de poca consideracion. Varios de los palos del costado sur en que reposaba la plataforma,

destruidos en parte, pero el costado norte estaba en orden para trabajo e igualmente carritos, locomotoras de ferrocarril i lanchas.»

Ampliando las enunciaciones de su libro *Diario* el capitán del *Skomvaer* hizo en Stokolmo, tres años despues de aquellos sucesos, o sea en 1894, una declaracion esplicativa destinada a establecer que el crucero *Esmeralda* no ejecutó en Lobos ningun acto de fuerza que impidiera el embarque de guano.

Dice asi esa esposicion:

«El *Esmeralda* salió de las islas la misma noche (16 de Junio) sin dejar guarnicion militar alguna; todo el aparejo de carguío estaba en orden, de modo que el carguío de guano para lastre a los buques que estaban allí fondeados vacíos, luego empezó, recibiendo la barca alemana *Nany* i la barca inglesa *Stuart* guano bastante para lastre. Hubo entónces dotacion completa para trabajadores presentes i el carguío diario habia subido a la fecha de llegada de la *Esmeralda* a cuatrocientas diez toneladas i todos los buques allí fondeados habrian podido ser cargados con toda comodidad en el periodo desde el 17 de Junio (fecha de la partida del *Esmeralda*) hasta el 9 de Julio, cuando el *Cárlos Roberto* llegó i los espulsó de las islas».

Corrobora i confirma, por fin, en todas sus partes, la verdad de estos hechos, solemne i documentalmente reconocidos por los mismos reclamantes, otra esposicion del capitán del *Edinburgh*, agregada tambien en autos [Reclamacion núm. 87], que dice como sigue:

«Juéves, Junio 18. Fuí a tierra en compañía de los capitanes Kischen de la barca *Charle Cotesworth*, Grante del *Jas L. Harrvay* i Flemning del *Strathearn* para examinar los daños al aparato de desembarque; los encontramos ser de poca importancia i podrian repararse en dos o tres horas, de tal manera que se podria seguir cargando guano como ántes si se quisiera hacerlo, pues nada hai ahora que lo impida, ni buque de guerra ni fuerza armada».

Tenemos, por lo tanto, en definitiva, que mui léjos de ser exacto el hecho afirmado por error en los respectivos considerandos de las sentencias del Tribunal, recaidas en los casos 2, 15, 17 i en el actual; léjos de ser efectivo, como lo afirman categóricamente esos

considerandos, que a contar desde la fecha de la llegada del crucero *Esmeralda* a las islas de Lobos, *todo carguo de guano se hizo imposible*; lo que hai en realidad, de cierto, es que no se ejecutó destruccion alguna medianamente seria i eficaz en los elementos de carguío i que *con dos o tres horas de trabajo*, todo el mal habria podido repararse como habria podido continuar, en el mas perfecto órden, la carga i descarga de los buques surtos en esa bahía.

Cae por tierra sin mas que la rectificacion de estos hechos, equivocadamente áceptados por los fallos del Tribunal, el fundamento mas plausible alegado por mis honorables colegas para considerarse jueces competentes en esta clase de reclamaciones.

Si no fué *un acto de la fuerza naval* del pais el que, en realidad, impidiera el cumplimiento exacto de los contratos de fletamento que analizamos, si no es cierto que el crucero *Esmeralda* destruyera *todos los elementos de carguo de Lobos*; si, por fin, el único motivo, la causal efectiva que perturbó la ejecucion de esos contratos, fué sencillamente *una prohibicion de las autoridades de esportar guano de esas islas*, será entónces manifiesta la radical incompetencia del Tribunal para juzgar de estas reclamaciones.

No se ha constituido, en efecto, ni habria podido jamas constituirse un tribunal internacional para juzgar de la correccion, de la licitud o ilicitud de los actos *administrativos*.

El mismo Tribunal ha reconocido la exactitud de esta afirmacion i ha desechado diversas reclamaciones deducidas con motivo de actos de esta naturaleza. [Casos números 32, 38, 66 i 67].

I no podia ser de otra manera.

El artículo 1.º del estatuto constitutivo de este Tribunal, o sea, de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, dice bien esplicitamente como sigue:

«El Tribunal Arbitral decidirá en la forma i segun los términos que se establecen en el artículo 5.º de esta Convencion, todas las reclamaciones que, *con motivo de los actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República*, durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año, sean de la responsabilidad del Gobierno de Chile».

Se halla, por lo tanto, categórica i terminantemente limitada la

jurisdiccion del Tribunal al conocimiento de reclamaciones deducidas de *actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República* entre los dias 7 de Enero i 28 de Agosto de 1891.

I como dejamos documentalmente demostrado, con las propias confesiones de los reclamantes, que no fué acto alguno de las fuerzas de mar o tierra de la República, el que impidiera que se completase el carguo del *Edinburgh*, sino la prohibicion que a este efecto dictaron las autoridades de la isla de Lobos, es de toda evidencia que el Tribunal carece de jurisdiccion para resolver este reclamo.

Estimada, ahora, la licitud de la *medida administrativa* de la Junta de Iquique de prohibir la esportacion de guanos de Lobos, seria ocioso que nos detuviéramos en justificarla.

Si hai algun acto correcto, lejítimo, eficaz i conducente al éxito i a la mas inmediata terminacion de las guerras, es éste que tiende a privar de recursos pecuniarios al enemigo.

Ni el derecho ni la jurisprudencia internacional han puesto en duda, por un solo instante, la cabal i perfecta correccion de este derecho en sus términos mas amplios i mas estremos.

Los publicistas mas avanzados i humanitarios lo han proclamado como una verdad axiomática.

Los documentos mas recientes del Derecho Internacional moderno, tales como las *Instrucciones para los ejércitos de los Estados Unidos en campaña*, el *Manual del Derecho Internacional de Oxford* i el *Proyecto discutido en la Conferencia de Bruselas de 1884*, no solo lejitiman estas prohibiciones para esportar sustancias de una localidad determinada que han de procurar recursos al enemigo sino que autorizan para destruir toda especie de propiedad, para cortar caminos vias férreas o canales, para interceptar víveres i municiones i hasta para incendiar los sembrados o los bosques que pudieran alimentar o abrigar al enemigo.

El reconocimiento de estos derechos de la belijerancia i la lejitimacion de estas medidas de hostilidad habria sido trunca i absurda, si junto con ser proclamadas tales, no se hubiese establecido tambien la completa irresponsabilidad del belijerante que los ejercitase con respecto a terceros.

De aquí viene la regla, que hemos tenido ocasion de invocar en el caso de la *Oakhurst* (reclamacion número 15) i que invocamos nuevamente hoi como el resúmen del Derecho Internacional moderno en esta materia:

«El Gobierno, que en el ejercicio legal del poder público ejecuta un acto del cual se origina un perjuicio actual i real a un Estado o a *particulares extranjeros*, no quedará obligado a resarcir el daño causado.» (Fiore, art. 337, *Derecho Internacional Codificado*. Paris, 1880).

No puede, en consecuencia, el árbitro de Chile aceptar el fallo espedido en esta causa con manifiesta incompetencia, dictado en mérito de consideraciones de hechos desautorizadas i contradichas por los mismos reclamantes, contrario a la doctrina i a la jurisprudencia internacional, en abierta oposicion con las teorías aceptadas por el mismo Tribunal en las sentencias números 66 i 67 i violatorio, por fin, de las terminantes estipulaciones del contrato que se pretende infringido.—*Luis Aldunate*.



RECLAMACION N.º 88

HAROLDO WAKEHAM

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Haroldo Wakeham, armador i uno de los propietarios del navío *Gladova*, segun consta del poder que hemos acompañado a la reclamacion referente al *Chépica*, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

La profesion, residencia, nacionalidad i condicion neutral de nuestro mandante, han sido espuestas en la reclamacion relativa a la nave que acabamos de mencionar, esposicion que damos por reproducida. No ha presentado este reclamo a otro tribunal, ni ha obtenido compensacion alguna por los daños que cobrara en este memorial.

El *Gladova* fué fletado el 13 de Setiembre de 1890 para trasportar un cargamento de mercaderias surtidas a uno o mas de los puertos de Chile.

Habiéndose designado los de Valparaiso i de Tocopilla como puntos de descarga, arribó al primero el 9 de Febrero de 1891 i ancló en la bahia el dia siguiente, empezando sin pérdida de tiempo la operacion de la descarga. Quedó esta terminada el 27 de Febrero, i en el acto solicitó el capitan de las autoridades que despachasen el buque para el puerto de Tocopilla, en donde debia dejar el

resto de su cargamento, Rehusaron, sin embargo, las autoridades permitirle zarpar para aquel puerto, porque decian se encontraba en poder del partido revolucionario.

Los esfuerzos que se hicieron para obtener la suspension de la interdiccion resultaron infructuosos, por lo cual hubo el *Gladova* de permanecer en Valparaiso hasta el 4 de Mayo. Entónces se le permitió salir, pero bajo la precisa condicion de no ir mas allá de Coquimbo, i en efecto se le despachó para este puerto. Allí continuó jestionando el capitan que se le despachase para Tocopilla, pero le fué constantemente denegada semejante solicitud. Por fin, el día 20 de Mayo pudo zarpar la nave del puerto de Coquimbo.

Interpónese reclamacion contra el Gobierno de Chile por el pago de los perjuicios que sufrió el *Gladova* durante 82 dias de detencion en Valparaiso i en Coquimbo, a razon de cuatro peniques [4 d] diarios por cada tonelada de capacidad. Siendo esta de 1,057 toneladas, la indemnizacion que se reclama monta a la suma de mil cuatrocientas cuarenta i cuatro libras esterlinas once chelines i cuatro peniques (£ 1,444-11-4)

Solicítase abono de intereses legales, al tipo de 6% anual, sobre la predicha suma. Ofrécese rendir oportunamente prueba testimonial i de otro jénero si el Gobierno reclamado negare la efectividad de los hechos espuestos en el presente memorial.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile tiene el honor de contestar el memorial que contiene la reclamacion número 88 elevada a nombre de don Haroldo Wakeham.

1 El memorial no cumple con todas las prescripciones del Reglamento. No se indica en él el año en que nació el reclamante; ni se espresa el nombre de las personas que formaron la sociedad de

que el señor Wakeham se dice jerente, ni se precisa la cantidad cobrada por razon de intereses. Han dejado, pues, de observarse los artículos III, V i VIII del Reglamento; i en estas condiciones, el reclamante no tiene derecho para ser oido por este Tribunal. Suplico a V. E. que así se sirva declararlo.

2 El poder presentado por don Juan Nicholson es sumamente deficiente para el objeto de representar a don Haroldo Wakeham, i mucho mas lo es para obrar en nombre de las personas a quienes el mismo señor Wakeham pretende representar. Este documento no está suficientemente legalizado i contiene enmendaturas i entre-regionaduras que no aparecen salvadas a la conclusion. El propio nombre del poderdante está escrito sobre otro nombre que ha sido raspado, i del cual quedan claros vestijios. No puede darse el valor de un instrumento auténtico a un documento que adolece de tales informalidades.

Miéntras el memorial espresa que el señor Wakeham es armador i uno de los propietarios de la barca *Gladova*, sobre la cual versa esta reclamacion, el interesado espone en el poder que solo es jerente *matriculado* (palabra que está entre líneas) de aquel buque i de otros varios; i tan léjos está de considerarse dueño, que ha tenido cuidado de borrar la frase impresa que le atribuia ese carácter.

El señor Wakeham no es, pues, sino un jerente como él mismo se titula, es decir, un administrador o mandatario. ¿Quiénes son los mandantes? Se abstiene de decirlo. ¿Cuál es el poder con que los representa? Tambien se calla acerca de este punto; i sin embargo, procede a otorgar un poder, no en nombre propio, sino en el de aquellas personas a quienes representa i que se abstiene de designar.

El mandato ha sido conferido a la casa de *Williamson, Balfour i C.^a*, i no se espresa tampoco de donde arranca su existencia esta otra sociedad, ni quiénes la componen, ni cuál de los socios está facultado para usar la firma social. No se puede, por tanto, saber si el señor Nicholson de quien afirma el vice cónsul ingles en Valparaíso haber puesto la firma que aparece al pié del memorial, tenia o nó la facultad necesaria para usarla.

El poder, además, no ha sido estendido para comparecer ante este Tribunal sino ante los ordinarios de la República con el objeto de cobrar en conformidad a las leyes del país la indemnización que se procura obtener del Gobierno de Chile.

Mas que suficientes son los motivos enunciados para que V. E. sin necesidad de entrar al fondo de la reclamación, se sirva declarar que la persona que ha firmado el memorial carece de personería; i así lo suplico respetuosamente.

3 Si por este motivo no puede entrarse al juicio, tampoco puede llegarse a él, a causa de la manifiesta incompetencia del Tribunal.

No se comprueba con documento alguno la nacionalidad del señor Wakeham, i ménos la de sus desconocidos representados. Este Tribunal no está llamado a oír i fallar sino las reclamaciones de súbditos británicos; i mientras los interesados no prueben esta calidad que yo les niego, V. E. no podrá considerarse competente para oírlos.

También es causal de incompetencia la circunstancia de no estar basado este reclamo en actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra, sino en un acto meramente administrativo, como lo es el decreto supremo de 1.º de Abril de 1891, que cerró al comercio diversos puertos de la República en virtud de la facultad que otorga al Poder Ejecutivo el artículo 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872. El cumplimiento de ese decreto de carácter jeneral i aplicable a todas las embarcaciones nacionales o extranjeras, no puede ser considerado como una operación bélica, i mucho ménos puede ser atribuido a las fuerzas de mar i tierra de la República.

V. E. solo está llamado a juzgar las reclamaciones que se funden en actos de esta especie, segun lo espresa el artículo 1.º de la Convención de 26 de Setiembre de 1893. Debe por consiguiente, declarar que la presente no cae bajo su jurisdicción; i así lo suplico mui respetuosamente.

4 Para comprobación de los hechos en que se funda la reclamación se han presentado dos protestas emanadas del capitán del *Gladova* que asegura que las autoridades marítimas de Valparaíso i de Coquimbo se negaron a permitir la salida del buque para el puerto de Tocopilla, adonde iba destinado. Aguardo la prueba que

se rinda sobre el particular, ya que aquellos documentos carecen de mérito probatorio como emanados de la parte misma que formula la reclamación. Entre tanto, no solamente niego la existencia de los hechos; sino tambien el tonelaje que se atribuye al buque, i el valor en que se estiman las estadias. Llamo la atencion de V. E. a la circunstancia de comprenderse en dichas estadias, aun el tiempo que el buque empleó en el viaje de Valparaiso a Coquimbo, puerto intermedio entre el de salida i el del destino del buque. Ese tiempo no podria en ningun caso ser tomado en cuenta para el cobro que se hace, prescindiendo de que en el puerto de Coquimbo el buque fué despachado el dia 19 i no el 20 de Mayo como se afirma en el memorial.

5 A nombre del reclamante se manifiesta creer que el Gobierno de Chile no tuvo derecho para negarse a despachar el *Gladora* con destino al puerto de Tocopilla, o mas bien dicho, que no pudo el Gobierno cerrar para el comercio este último puerto. Por mi parte sostengo que el reclamante está en un error de derecho, que voi a hacer patente con la esposicion de la doctrina que sobre el particular establecen los tratadistas de Derecho Internacional. Básteme por ahora citar a Calvo, uno de los mas modernos i mas conocidos en Europa i América.

«En caso de perturbaciones civiles o de guerra exterior, dice Calvo, el interes de su defensa i de su seguridad puede colocar a un Estado en la obligacion moral de poner momentánea limitacion a las transacciones comerciales, de paralizar los movimientos de los buques mercantes, i aun de requerir a estos mismos para el transporte de tropas o municiones o para otras operaciones militares.

«La razon de Estado predomina aquí sobre el interes privado, i legitima el empleo de estas medidas estremas designadas con los nombres de *embargo de príncipe* i de *angaria*. La primera de estas palabras en su acepcion enteramente pacífica, equivale a una interdiccion de comercio, por ejemplo con un puerto bloqueado o en estado de revolucion; se emplea todavia para caracterizar la prohibicion de comunicar con el enemigo o de abandonar un fondeadero ántes de la espiracion de ciertos plazos, a fin de asegurar mejor el

secreto de una expedicion naval. La *angaria* se aplica a la requisicion de una nave mercante para un servicio público cualquiera. El derecho de embargo de príncipe i el de *angaria* forman parte de las prerrogativas de la soberanía; pero difieren tanto en su naturaleza como en sus efectos. El primero para ser lejítimo debe ser jeneral, restrinjido a sus mas estrechos límites i fundado en razones graves: no afecta comunmente sino la responsabilidad moral del Gobierno que lo ejerce. El segundo, al contrario, es esencialmente especial, i en razon de los riesgos i cargas onerosas que impone a la nave que lo soporta, acarrea responsabilidad material i financiera del Estado que, por una necesidad de órden superior, se ve obligado a recurrir a él. [Calvo, *Le Droit International théorique et pratique*, t. III. §. 1277.]

Segun esta doctrina que no ha sido puesta en duda, puede el Gobierno de una nacion, sin incurrir en responsabilidad pecuniaria prohibir o impedir por los medios que estan a su alcance, que un buque mercante toque en puertos que se encuentran en poder de los revolucionarios. No se exige para ello sino que la medida sea de carácter jeneral, lo menos onerosa posible i fundada en motivos que puedan estimarse como graves. Todos esos caracteres reune el decreto de 1.º de Abril de 1891, publicado en la página 286 del *Boletín Oficial* de aquel año. En él se dispone que quedan cerrados al comércio diversos puertos del norte de la República, entre ellos el de Tocopilla. El Presidente procedió a dictarla en virtud de una autorizacion de la lei; i las autoridades marítimas obligadas a respetarlo i cumplirlo, habrian obrado legalmente al negarse a despachar el *Gladova* para el puerto de Tocopilla. El Gobierno de Chile no debe por esa causa indemnizacion alguna.

ó Méenos todavia puede obligársele al pago de interes por una deuda no reconocida i que por tanto no era líquida ni exigible. Los intereses importan una indemnizacion por la mora, i solo se deben cuando esta existe. En el caso actual no puede sostenerse que el Gobierno de Chile hubiese estado en mora ni un solo momento. Ademas, la peticion es inaceptable conforme al Reglamento porque no se ha precisado la cantidad exacta que se cobra.

Ruego a V. E. que en vista de lo espuesto se sirva rechazar la reclamacion en todas sus partes, dado el caso de no ser aceptadas las escepciones prévias que he deducido.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

La presente reclamacion es idéntica a la deducida por nosotros con referencia a la nave *Chépica* bajo el núm. 76. Esta identidad ha sido reconocida por el Gobierno de Chile, porque la ha contestado en términos iguales a aquella. Basta, pues, decir que por via de réplica reproducimos cuanto allí hemos dicho.

El dueño del *Gladova* es el mismo del *Chépica*, i en los autos de este reclamo, hemos acompañado el *affidavit*, del señor Wakeham, la contrata de fletamento del *Gladova* i varias cartas. Hemos agregado allá estos documentos porque nos fueron remitidos en un solo expediente, que no nos era lícito deshacer para distribuir los documentos en cada reclamacion.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Siendo idéntica la presente reclamacion a la que lleva el núm. 76, i limitándose el escrito de réplica a pedir que se tenga como

reproducidas las razones alegadas en la réplica de la 76; por mi parte, suplico a V. E. que se sirva tener tambien como dúplica de la actual reclamacion la que presenté en la núm. 76.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por el señor Haroldo Wakeham, armador propietario de la barca *Gladova* reclama del Gobierno de Chile £ 1,424-11-4 correspondiente a 82 dias de detencion, mas intereses legales de 6% anual sobre dicha suma.

Esponde el memorialista que la barca *Gladova* fué fletada el 13 de Setiembre de 1890 para portear a los puertos de Chile que le designasen, un cargamento de mercaderias surtidas; que se señalaron para dicho efecto los puertos de Valparaiso i Tocopilla, arribando al primero el 9 de Febrero de 1891 donde procedió sin pérdida de tiempo a efectuar la descarga de las mercaderias destinadas a ese puerto, terminando esta operacion el 27 del mismo, que inmediatamente despues de concluida la descarga, el capitan acudió a las autoridades para que despachasen el buque para el puerto de Tocopilla donde debia dejar el resto del cargamento; pero que se le rehusó el zarpe porque el puerto de Tocopilla, a donde debia dirigirse estaba en poder de los revolucionarios; que a pesar de los esfuerzos del capitan para obtener la suspension de la interdiccion no pudo conseguirlo, por lo que hubo de permanecer la *Gladova* en Valparaiso hasta el 4 de Mayo; que solo entónces se le permitió salir, bajo la precisa condicion de no ir mas allá de Coquimbo; en efecto se la despachó para ese puerto; que en Coquimbo continuó el capitan jestionando se le despachara para Tocopilla, solicitud que le fué constantemente denegada hasta que, por fin, el 20

de Mayo pudo salir del puerto de Coquimbo; que en vista de lo espuesto cobra del Gobierno de Chile la suma ya indicada.

El agente de Chile contesta, que desde luego pide que se declare inadmisble el memorial, pues no se observan en él las prescripciones de los arts. III, V i VII del Reglamento; opone la escepcion de falta de personeria del firmante del memorial, pues, ni el otorgante tiene suficiente carácter para conferirle poder, ni la forma del poder es correcta, ni el firmante ha justificado su carácter para representar a los señores mandatarios; que todavia el Tribunal es incompetente para conocer de la reclamacion, pues, ni el reclamante ha probado su nacionalidad, ni está basada aquella en acto u operacion de la fuerza de mar o tierra de la República, sino en un acto meramente administrativo, como lo es el decreto de 1.º de Abril de 1891, que cerró al comercio diversos puertos de la República a virtud de la facultad que otorga al Poder Ejecutivo el art. 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872: que, por consiguiente, segun el art. I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, no cae el presente caso bajo la jurisdiccion del Tribunal; que para comprobar los hechos en que se funda la reclamacion se acompañan dos protestas amanadas del capitan, que aseguran que las autoridades marítimas de Valparaiso i de Coquimbo se negaron a permitir la salida del buque para el puerto de Tocopilla, a donde iba destinado; que estas protestas carecen de mérito probatorio por ser *ex parte* i que niega el hecho; que niega tambien el tonelaje i el valor en que se estiman las estadias; que el reclamante manifiesta creer que el Gobierno no tenia derecho para negarse a despachar la *Gladova* con destino al puerto de Tocopilla, o, mas bien dicho, que el Gobierno no pudo cerrar el comercio de este puerto; que este es un error de de hecho i que le basta para confirmarlo citar a Calvo que dice:

«En caso de perturbaciones civiles o de guerra exterior el interes de su defensa o de su seguridad puede colocar a un Estado en la obligacion moral de poner momentáneamente limitacion a las transacciones comerciales, de paralizar los movimientos de los buques mercantes, i aun para requerir a estos mismos para el trasporte de tropas o municiones o para otras operaciones militares. La razon

de Estado predomina aquí sobre el interés privado i legitima el empleo de estas medidas extremas designadas con los nombres de *embargo de príncipe* i *angaria*.»

«La primera de estas palabras en su acepción enteramente pacífica, equivale a una interdicción de comercio, por ejemplo, con un puerto bloqueado o en estado de revolución; se emplea todavía para caracterizar la prohibición de comunicar con el enemigo o de abandonar un fondeadero antes de la espiración de cierto plazo para asegurar mejor el secreto de una expedición naval. La *angaria* se aplica a la requisición de una nave mercante para un servicio público cualquiera. El derecho de *embargo de príncipe* i el de *angaria* forman parte de las prerrogativas de la soberanía, pero difieren tanto en su naturaleza como en sus efectos. El primero para ser legítimo debe ser jeneral, restringido a sus más estrechos límites i fundado en razones graves: no afecta comunmente sino la responsabilidad moral del Gobierno que lo ejerce. El segundo, al contrario, es esencialmente especial, i en razón de los riesgos i cargas onerosas que impone a la nave que lo soporta, acarrea responsabilidad material i financiera del Estado que, por una necesidad de orden superior se ve condenado a recurrir a él.» (Calvo, *Le Droit International Théorique et Pratique*, t. III, sec. 1,277); que según esta doctrina puede el Gobierno de una nación, sin incurrir en responsabilidad pecuniaria alguna, prohibir o impedir por los medios que estén a su alcance, que un buque toque en un puerto que se encuentre en poder de revolucionarios; que lo único que se exige es que la medida sea de carácter jeneral, lo menos onerosa posible i fundada en motivos graves, que el decreto de 1.º de Abril de 1891 reúne todos esos caracteres; que el presidente procedió a dictarlo en virtud de una autorización de la ley; que por esta causa no debe el Gobierno de Chile indemnización alguna i que, por consiguiente, debe rechazarse esta reclamación, dado caso que no se aceptaran las excepciones previas.

En la réplica el reclamante se limita a esponer que la presente reclamación es idéntica a la número 76, deducida por el mismo i que para evacuar este trámite, reproduce en esta reclamación cuanto ha espuesto en la número 76; pide también que los documentos

acompañados a la número 76 se tengan como comprobantes de la presente demanda i acompaña un certificado del encargado de negocios de S. M. B. en Valparaíso en que justifica que la barca *Gladova* perteneció al señor Wakeham durante el período comprendido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de 1891.

En la dúplica, el ajente de Chile dice que siendo efectivo que esta reclamacion es idéntica a la número 76 se limita, por su parte tambien a pedir que se tengan por reproducidas todas las alegaciones consignadas en su segundo escrito que corre en la precitada demanda número 76, pues todas ellas son aplicables al caso presente.

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Haroldo Wakeham súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Gladova* se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaíso para permitir el que la barca *Gladova* hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entonces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias extraordinarias así lo requieran; que semejante medida dictada por razon de urgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta

medida lejitima bajo el punto de vista del Derecho Público Interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno *de jure* del pais, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Gladova*;

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1834 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exigirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Gladova*, cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el ajente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su

responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, próscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un país, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo.» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el presidente Balmaceda con respecto a la barca *Gladova* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este

Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Gladova* en contra del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaidos en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

RECLAMACION N.º 89

JUAN EDGAR

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Edgar, único socio de la firma *John Edgar i Ca.*, propietario i armador del buque *John O' Gaunt*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro poderdante es ciudadano ingles de nacimiento; ejerce la profesion de comerciante armador i reside desde ántes del año 1891 en Rock Ferry, condado de Chester, en Inglaterra. No tomó participacion alguna, directa ni indirecta, en la guerra civil de Chile, que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891. No ha presentado a otro tribunal la reclamacion que ahora nos encarga deducir, ni ha obtenido suma alguna de dinero en compensacion o a cuenta de los daños de que el reclamo procede.

El *John O'Gaunt* fué fletado en Lóndres el 19 de Setiembre de 1890 a los señores Henry Bath e Hijo, para trasportar un cargamento de carbon de Newcastle, en Australia, a Valparaíso o a alguno de los puertos no mas al norte de Pisagua.

El 20 de Abril de 1891 llegó el *John O'Gaunt* a Valparaíso i se le indicó Antofagasta como puerto de descarga. Dos dias despues estuvo el barco listo para proseguir su viaje, pero el intendente de Valparaíso, don Oscar Viel, rehusó despacharlo para Antofagasta,

porque, decia, el Supremo Gobierno le habia impartido órdenes terminantes a efecto de impedir la salida de buques para cualquier puerto ya ocupado o que pudiera ser ocupado por el partido revolucionario.

Merced a los esfuerzos que se hicieron para obtener que se esceptuara de tal prohibicion al *John O'Gaunt*, el 9 de Mayo se logró que se le permitiese zarpar de Valparaiso. Permaneció, pues, detenido durante 16 dias.

Por esta detencion se reclama al Gobierno de Chile el pago de trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas dos chelines i dos peniques [£ 558-2-2], de los cuales trescientas cuarenta libras esterlinas [£ 340-0-0] corresponden propiamente a la detencion, a razon de cuatro peniques [4d.] diarios por cada una de las 1,275 toneladas del buque, i el resto, o sean diez i ocho libras esterlinas dos chelines i dos peniques [£ 18-2-2], representan las sumas gastadas en cablegramas para comunicar a los armadores lo que ocurría i recibir sus órdenes.

Solicítase el pago de la espresada suma con los intereses legales del 6% anual i se ofrece rendir oportunamente la prueba que sea necesaria, si el Gobierno reclamado negare los hechos anteriormente espuestos.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.*

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour and Co., British Merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Edgar, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 358-2-2 e intereses, en dos partidas relativas a la demora del buque *John O'Gaunt* en Valparaíso, de Abril a Mayo de 1891.

Segun el poder anexo, único documento acompañado, el reclamante seria uno de los dueños de aquel buque; segun el memorial, el único dueño seria la sociedad *John Edgar & Ca.*, de la cual seria único socio el reclamante. Todo esto necesita explicarse i comprobarse.

La 1.^a partida de esta reclamacion asciende a £ 340-0-0 i corresponde a 16 dias que, segun se dice, estuvo aquel buque en Valparaíso sin obtener su despacho para Antofagasta sino el 9 de Mayo de aquel año.

La 2.^a partida, ascendente a £ 18-2-2, corresponde a gastos en telegramas, que se suponen hechos, para comunicarse con los armadores. Caso de ser efectivo el hecho, tales gastos pertenecerian a la clase de los indirectos, que no son de rigor ni dan derecho a indemnizacion.

Por lo demas esta reclamacion es análoga a las otras presentadas por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca., como las núms. 67 i 75 relativas a los buques *Overdale* i *Cupica*.

Para evitar inútiles repeticiones me limito a reproducir, aplicándolo al caso presente, lo dicho en mi contestacion a dichas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren: a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito inglés el reclamante ni tratarse de actos de las fuerzas militares o navales de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, a V. E. suplico se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Del *affidavit* que acompañamos aparece que la firma John Edgar i Ca. dueño del *John O'Gaunt*, no tiene mas que un solo miembro, que es don Juan Edgar, nuestro mandante.

La esplicacion de este hecho está en que no es prohibido por las leyes, como lo es por las nuestras, que una persona que ha adquirido por sucesion hereditaria, compra u otro título las diversas cuotas en que está dividido el interes social continúe usando la firma social.

Junto con el *affidavit* agregamos el contrato de fletamento del *John O'Gaunt* i dos cartas del capitan.

Por lo demas, como en la contestacion se limita el señor agente a reproducir la que ha presentado en las demas reclamaciones procedentes de la prohibicion de despachar naves para los puertos ocupados por el partido del Congreso, nosotros reproducimos tambien la réplica que en muchas de ellas hemos formulado.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

En esta reclamacion, referente al buque *John O'Gaunt*, me refiero, lo mismo que el replicante, a lo espuesto i alegado en otras análogas, fundadas en la negativa del decreto de *zarpe* de Valparaiso para los puertos del norte ocupados por los revolucionarios. A mas de ciertas jeneralidades contenidas en la reclamacion núm. 67, referente al *Overdale*, reproduzco particularmente aqui lo espuesto por mi parte en las núms. 75, 85, etc. relativas a la barca *Cupica*, al *Wallacetown* i a otros casos de la misma categoria.

Por lo demas, las dos cartas anexas del capitan del *John O'Gaunt* no hacen sino confirmar lo ya dicho acerca de la práctica, constante i sin inconveniente, de solicitar despacho de Valparaiso para el Callao o Mollendo i dirigirse en seguida a los puertos salitreros de Pisagua, Iquique o Antofagasta, como lo hizo aquel capitan. «Me despaché para Mollendo—escribia desde aquel último puerto con fecha 7 de Junio de 1891—como todos los demas buques; pero en vez de llegar tan léjos, entré a este puerto, puesto que nadie pagaria por la detencion». I mas adelante repetia: «todos los buques lo han hecho». Con eso no hacia dicho capitan sino confirmar lo aseverado sin ambages ni rodeos por el del buque *Wallacetown* (reclamacion núm. 85) cuando escribia desde Valparaiso, el 9 de Mayo de aquel año, lo que capitanes i consignatarios sabian i practicaban al respecto, sin riesgos ni inconvenientes, hasta con la tolerancia subentendida de las autoridades: «se entiende tácitamente, decia, que los buques se despacharán para un puerto supuesto i se dirigirán a un puerto salitrero, etc.»

No es posible, pues, descubrir en las reclamaciones indicadas una detencion de buques en Valparaiso, un embargo o secuestro de aquellos, mediante clausura jeneral de puertos; como no es posible tampoco descubrir un acto de las fuerzas de mar i tierra de la

República en la simple negativa, justificada o no, de un decreto de zarpe.

Con lo espuesto en ésta i en las otras reclamaciones citadas, termino suplicando a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido:

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Juan Edgar armador propietario del buque *John O'Gaunt* reclama del Gobierno de Chile trescientas cincuenta i ocho libras esterlinas dos chelines dos peniques, (£ 358-2-2) correspondientes a la detencion del buque durante diez i seis dias mas intereses sobre esta suma devengados desde el 20 de Mayo de 1891 hasta el dia en que efectúe el pago.

Espone el memorialista que el buque *John O'Gaunt* fué fletado en Londres el 19 de Septiembre de 1890 a los señores Henry Batt e hijo para trasportar un cargamento de carbon de Newcastle, Australia, a algunos de los puertos de Chile situados entre Valparaiso i Pisagua; que el 29 de Abril de 1891 llegó el buque a Valparaiso i se le indicó como puerto de descarga a Antofagasta; que dos dias despues estuvo el *John O'Gaunt* listo para zarpar, pero las autoridades de Valparaiso se lo impidieron a pretesto de estar Antofagasta en poder de los revolucionarios; que despues de muchos esfuerzos inútiles para conseguir la salida del buque el 9 de Mayo vino a obtenerse el permiso habiendo sufrido una detencion de 16 dias; que en vista de lo espuesto cobra del Gobierno de Chile las sumas indicadas.

Acompaña al memorial un poder conferido por el señor Juan Edger a la firma Williamson, Balfour i Ca. para que gestione la reclamacion ante este Tribunal Arbitral.

El agente de Chile, dice que esta reclamacion es análoga a las números 67 i 75 presentadas por los mismos señores Williamson,

Balfour i Ca. i que para evitar inútiles repeticiones, se limita a reproducir aplicándolo al caso presente lo espuesto en la contestacion de dichas reclamaciones; que especialmente se refiere a la incompetencia del Tribunal para conocer en esta reclamacion por no ser súbdito ingles el reclamante, ni tratarse de actos de las fuerzas de mar i tierra de la República; a no haber sido justificadas las personerías, ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento por su parte, i la falta de comprobacion por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal del Gobierno de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos, en conclusion, pide al Tribunal, se sirva declararse incompetente para conocer en esta reclamacion o en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

En la réplica se espresa que en la declaracion jurada que se acompaña aparece que la firma John Edgar i Ca. dueña del buque *John O'Gaunt* no tiene mas que un solo miembro, que es don Juan Edgar, el mandante de los señores Williamsón, Balfour i Ca. i que la esplicacion de este hecho está en que no es prohibido por las leyes inglesas que una persona que ha adquirido por sucesion, compra u otro título, las diversas cuotas en que está dividido el interés de una sociedad continúe usando la firma social; esponen, en seguida, que así como el agente de Chile se limita a reproducir las alegaciones espuestas en otras reclamaciones análogas a la presente, los ocurrentes por su parte se refieren tambien a las réplicas de aquellas mismas reclamaciones, i acompañan un contrato de fletamento i dos cartas del capitan del buque *John O'Gaunt*.

El agente de Chile, duplicando, espone que a mas de ciertas jeneralidades contenidas en la reclamacion número 67, referente al buque *Overdale*, reproduce particularmente aquí, lo espuesto, por su parte, en las reclamaciones números 75 i 85, relativas a la barca *Cupica* i al buque *Wallacetown*; que no es posible en las indicadas reclamaciones descubrir una detencion de buques en Valparaíso, embargo o secuestro de aquellos, mediante clausura jeneral del puerto, como no es posible descubrir un acto de las fuerzas de mar o tierra de la República, en la simple negativa, no jus-

tificada, de un decreto de *zarpe*; i termina pidiendo al Tribunal lo ya solicitado en la contestacion, i

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Juan Edgar súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *John O'Gaunt* se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *John O'Gaunt* hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del pais, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias esstraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del Derecho Público Interno; se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del pais, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *John O'Gaunt*.

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente com-

prometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *John O'Gaunt* cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el ajente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las

medidas tomadas previamente por la urgencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, miéntras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo.» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el presidente Balmaceda con respecto a la barca *John O'Gaunt* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *John O'Gaunt* en contra del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaídos en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—

CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

RECLAMACION N.º 90

BEYNON I C.ª

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por los señores Beynon i Ca., propietarios i armadores de la nave *Arete*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo chileno respetuosamente esponemos:

Nuestros mandantes son ciudadanos ingleses de nacimiento, son comerciantes armadores i desde ántes del año 1891 residen en Newport. No tomaron participacion alguna, directa ni indirecta, en la guerra civil de Chile que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891, ni prestaron servicio o auxilio a ninguno de los partidos contendientes. No han presentado a otro Tribunal la reclamacion que mas adelante formularemos, ni han obtenido compensacion por los daños que la motivan.

El *Arete* fué fletado de Newport a la compañía denominada *The Nitrate Railways Company Limited*, para conducir al puerto de Iquique un cargamento de combustible de patente. El día 16 de Enero de 1891 arribó la nave, i habiendo recibido el capitan orden de los fletadores para descargar en el mismo puerto, tomó sondeo i en breve quedó el buque listo para efectuar el desembarque de su cargamento.

El día 20 se presentó a bordo del *Arete* un oficial perteneciente a la dotacion del *Almirante Cochrane*, quien, de orden de su jefe, comunicó al capitán que el puerto de Iquique estaba bloqueado i que venia a notificárselo oficialmente. El día 27 de Enero, el comandante del *Cochrane* ordenó al capitán del *Arete* que abandonase su fondeadero, a fin de no molestar las operaciones de guerra que debian efectuarse sobre la ciudad. Un vaporcito remolcador, enviado por el *Cochrane*, sacó al *Arete* de su fondeadero i lo dejó en otro punto de la bahia. El bloqueo de Iquique duró hasta que concluyeron las operaciones que dieron por resultado la ocupacion de la ciudad por las fuerzas del partido del Congreso. Solo el 27 de Febrero pudo el *Arete* regresar a su fondeadero i principiar su descarga.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago, con los intereses del 6% anual, de la suma de ochocientas setenta i ocho libras esterlinas un chelin i ocho peniques (£ 868-1-8), correspondiente a 41 días de retardo en la descarga, a razon de cuatro peniques (4 d.) diarios por cada una de las 1,282 toneladas de registro de la nave.

Ofrécese comprobar por medio de la prueba los hechos anteriormente espuestos, para el caso que el Gobierno de Chile negare su efectividad.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & CO.

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour and Company, British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Consul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile procede a contestar el memorial en que se formula la reclamacion número 90 entablada a nombre de Beynon i Ca. de la manera siguiente:

1 El memorial no contiene todos los datos que exige el Reglamento. En él se ha omitido la espresion del nombre de los socios de la casa reclamante, el lugar i año de su nacimiento, la fijacion exacta del monto de los intereses que se cobran i la aseveracion de no haber los reclamantes recibido sueldo de algunas de las partes contendientes. Han sido, pues infringidos los artículos III, IV, V i VIII del Reglamento, i en consecuencia no debe darse curso a la reclamacion; i así lo solicito.

2 El poder exhibido es defectuoso en su fondo i en su forma. Aparece otorgado en Newport por la firma social de J. Beynon i Ca. sin que se sepa que persona fué la que estampó esta firma ni la facultad con que procedió a hacerlo. No se espresa siquiera que clase de sociedad es la que ha constituido el mandato; ni consta en manera alguna que esa sociedad sea propietaria del buque *Arete*, sobre el cual versa este reclamo. Tampoco consta la facultad con que don Juan Nicholson ha procedido a firmar el memorial, ni si existe legalmente la casa de Williamson, Balfour i Ca.

El mandato, ademas, ha sido otorgado para jestionar ante los tribunales ordinarios, i nó ante este Tribunal Arbitral; i no se encuentra suficientemente legalizado. Considero que estos defectos me autorizan para solicitar de V. E., como lo hago que se sirva dar lugar a la escepcion de falta de personeria que interpongo.

3 Si la sociedad reclamante tiene el carácter de anónima, como parece indicarlo la palabra *limited* agregada al nombre de ella, carece, a mi juicio, de derecho para ocurrir ante V. E. por que una sociedad anónima no es un súbdito británico, calidad que solo pueden tener las personas humanas.

Si es sociedad colectiva o en comandita, ha debido espresarse el

nombre de cada uno de los socios, i acreditarse con los documentos del caso que todos ellos son súbditos británicos. Entretanto, negán-deles yo, como les niego, este carácter, carecen igualmente de derecho para ocurrir ante V. E.

Pido, en consecuencia, al Tribunal que se sirva declararse incompetente para conocer en este juicio.

4 En cuanto a los hechos espuestos en el memorial, aguardo la prueba que habrá de rendirse para aceptar su exactitud. Desde luego, puedo hacer notar que, habiendo comenzado el impedimento para la descarga el día 20 de Enero i habiendo terminado dicho impedimento el 27 de Febrero, segun lo esponen los reclamantes, solo habria durado treinta i ocho dias i nó los 41 cuyas estadias se cobran. A esto agregaré que, si bien el bloqueo del puerto de Iquique comenzó el 20 de Enero, el comercio quedó completamente restablecido el 19 de Febrero, día en que la ciudad cayó en poder de la Escuadra, i nó el 27, como lo dicen los reclamantes. Ningun obstáculo se puso, por otra parte, a la carga o descarga de los buques surtos en la bahia a no ser los que son consiguientes al estado de bloqueo en conformidad a las reglas del Derecho Internacional.

Tampoco admito el tonelaje que se atribuye a la nave, ni el valor que se fija a las estadias.

5 Aún en el supuesto de ser exacto todos los hechos narrados en el memorial, ninguna responsabilidad ha podido oriñarse de ellos para el Gobierno de Chile.

El bloqueo es una operacion de guerra autorizada por el Derecho Internacional, que solo exige para que deba ser respetado por los neutrales, la condicion de ser efectivo i la de ser notificado a aquellos a quienes puede afectar. Ambos requisitos fueron llenados en su oportunidad. A mas de la notificacion jeneral comunicada a la autoridad i a los ajentes consulares, el mismo capitán de la *Arete* fué personalmente advertido de que la Escuadra habia puesto bloqueo al puerto desde el día 20 de Enero de 1891; bloqueo que se hizo real i efectivo por varios de los buques de guerra de la República.

La medida de hacer retirar a la *Arete* de su fondeadero a fin de que no fuese molestada por las operaciones que iban a efectuarse,

no puede dar origen a perjuicios ni a reclamacion. Ella fué dictada con pleno derecho i en beneficio del mismo buque, i no ha podido ocasionarle gastos desde que se le facilitó un remolcador para ese objeto.

En cuanto a los intereses, debo manifestar que su cobro no tiene base alguna en el derecho. Ellos se conceden por vía de indemnizacion en caso de mora del deudor para pagar una deuda líquida i exigible, lo cual no ocurre en esta reclamacion.

Suplico, por lo tanto, a V. E. que se sirva desecharla en todas sus partes, si es que no son aceptadas las escepciones dilatorias opuestas anteriormente.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Las observaciones de forma que el señor agente del Gobierno de Chile aduce respecto de la presente reclamacion, son idénticas a las que invariablemente ha interpuesto respecto de las demas que hemos presentado en nuestro carácter de mandatarios. A la vez que reproducimos la réplica que les hemos dado, acompañamos ahora un legajo de documentos que, a nuestro juicio, disipan todo pretesto para mantener esas objeciones.

Los principales de esos documentos son: el *affidavit* de los armadores, el contrato de fletamento, un ejemplar del conocimiento, una protesta i copias autorizadas del diario del *Arele*.

Creemos que el terreno en que ha colocado el señor agente la discusion, no es el que corresponde a los sucesos que motivan la reclamacion. El bloqueo de Iquique no es la causa directa i ocasional del retardo en su descarga que sufrió el *Arele*. Esa causa está

en otra parte, en habérsele obligado al *Arete* a abandonar el fondeadero que habia tomado, para colocarlo fuera de la bahia.

Es sabido que el bloqueo no dá derecho a un belijerante para hacer salir de un puerto a las naves que se encuentran allí a la época en que se pone en vigor esa medida.

Puede obligar al neutral a mantenerse dentro del puerto, en ciertos casos, i siempre a no penetrar en él; mas no tiene derecho a sacarlo de la bahia.

Si el *Arete* hubiera permanecido en su fondeadero habria podido descargar seguramente la totalidad de su cargamento, durante el mes cabal que tardó en regresar a él. Si es verdad que el trabajo de descarga se dificultó durante las operaciones que emprendió la Escuadra sobre la ciudad, tambien lo es que esas operaciones duraron pocos dias. El bloqueo no incluia ni podrá incluir la prohibicion de descargar respecto de las naves que habian fondeado ántes de la vijencia del bloqueo.

Por consiguiente, fué la espulsion del *Arete* de su fondeadero i su relegacion a un punto en donde le era imposible efectuar su descarga, lo que dañó a nuestros mandantes. El perjuicio habria sido infinitamente menor si se le deja en su primer fondeadero o en otro lugar en donde hubiera podido aprovechar las oportunidades que se presentasen para proceder a la descarga.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile procede a duplicar en la reclamacion núm. 90, por la cual se cobra a su representado la suma de £ 878-1-8, en que se estiman las estadías causadas por el retardo que ocasionó el bloqueo puesto a Iquique desde el 20 de Enero de 1891, para desembarcar las mercaderias de que era portador el buque británico *Arete*.

1 El reclamante se desentiende de las observaciones que se han hecho a la forma del memorial i a la deficiencia del mandato con que D. Juan Nicholson pretende representar a la sociedad *J. Beynon i Ca. Limitada*. Mantengo, por consiguiente, las escepciones que aduje con el carácter de previas; i especialmente las relativas a la falta de personeria i a la incompetencia del Tribunal.

Sobre este último punto debo advertir que el certificado del señor encargado de negocios i cónsul de S. M. B. presentado a última hora, no basta para establecer el carácter de súbditos británicos de las personas que forman la sociedad de *J. Beynon i Ca.*, puesto que hasta hoy no se sabe siquiera quienes sean esas personas. Si la sociedad es anónima, falta comprobar que realmente tenga existencia legal, siquiera en Inglaterra, pues no se ha presentado documento alguno que acredite haber sido registrada en conformidad a la lei de aquel país. Así, pues, sea colectiva o anónima la sociedad de que se trata, V. E. es incompetente para conocer de la reclamación, mientras no se establezca la nacionalidad de los socios en el primer caso, i de la sociedad misma en el segundo.

I debo manifestar, además, que respetando los fallos ya pronunciados por V. E., hago caso omiso de la cuestión referente al derecho con que una sociedad anónima puede comparecer ante este Tribunal, declarando que no puedo dejar a un lado las convicciones que abrigo a este respecto i que he desarrollado en muchas ocasiones anteriores, por mas que las decisiones del Tribunal merezcan mi mas profundo i respetuoso acatamiento.

2 El memorial atribuye al bloqueode Iquique la demora en que incurrió el *Arete* para desembarcar su carga desde el 20 de Enero hasta el 27 de Febrero de 1891, demora que por un error de cuenta calcula en 41 dias en lugar de 38, sin contar dias festivos i de marejada. En el papel que con el nombre de *affidavit* se acompaña con la réplica, se espresa a si mismo que la detencion fué ocasionada por el bloqueo del puerto, i otro tanto se establece en la protesta formulada por el capitan de la nave ante el cónsul de Iquique con fecha 31 de Enero de 1891.

En el titulado *affidavit* que no es tal puesto que no se ha otorgado bajo juramento ante un ministro de fé, se pretende que la

demora empezó el 18 de Enero; pero el memorial i la protesta manifiestan que solo comenzó el día 20 de aquel mes, fecha en que empezó a hacerse efectivo el bloqueo de Iquique notificado el día 13 del mismo. Hai, pues, que computar la demora desde el día 20 i nó desde el 18.

Pero, apesar de que el memorial i documentos acompañados por el reclamante han establecido que la causa que retardó la descarga del *Arete* fué el bloqueo, i no el cambio de fondeadero, en la réplica se ha pretendido atribuir dicha demora a solo esta última causa. Creo que el reclamante no tiene derecho para hacer una modificación de esta especie en la base de su reclamación, después que esta habia sido ya contestada a nombre del Gobierno de Chile. Por consiguiente, no acepto que la cuestión se venga a plantear ahora en un terreno mui diverso de aquel en que lo fué primitivamente.

Sin embargo, manteniendo a este respecto el derecho de mi parte i sin aceptar la exactitud de los hechos, voi a examinar la cuestión bajo este nuevo aspecto en la hipótesis de la efectividad del hecho de haber sido obligado el capitán del *Arete* a cambiar el fondeadero de su nave.

En su memorial espone el reclamante que «el día 27 de Enero el comandante del *Cochrane* ordenó al capitán del *Arete* que abandonase su fondeadero a fin de no molestar las operaciones de guerra que debían efectuarse sobre la ciudad.» Basta para mi propósito el texto mismo de las palabras que dejo copiadas. Según ellas, el *Arete* fué trasladado de un punto a otro de la bahía para mantener despejado el sitio que ocupaba a fin de que la Escuadra pudiese operar sobre la ciudad. Apenas necesito manifestar que una medida de esta clase no solo es perfectamente lícita, sino que también era necesaria para llevar adelante las operaciones de la guerra, i además tenía un carácter humanitario que no es posible desconocer.

No sé si mi honorable contradictor pretenda que un jefe militar que se halla al frente del enemigo, carezca del derecho de hacer desalojar las posiciones que necesita tener despejadas para atacar a su adversario, o si pretenda que un buque mercante tiene derecho para permanecer durante el combate en el punto que haya elegido;

pero, si tal es su opinion, puede decirse que ella es abiertamente contraria a la de todos los tratadistas de Derecho Internacional que reconocen al belijerante, no solo el derecho de hacer despejar el espacio que necesite para el combate, sino tambien el de destruir las obras, edificios u objetos que embaracen de algun modo la operacion que va a efectuar. La cuestion es tan clara, ha sido tan estensamente dilucidada en infinitas ocasiones, i V. E. la ha resuelto ya en tan numerosas veces en el sentido en que la vengo sosteniendo, que no vale la pena de insistir en una demostracion mas amplia.

Por lo demas, el acontecimiento vino a manifestar que la medida era indispensable, puesto que algunos dias despues, la Escuadra se vió en el caso de atacar las tropas del coronel Soto que pretendia recuperar la plaza. Imposible le habria sido prestar este contingente a la accion de 19 de Febrero, sin tener despejado su frente i sin ocasionar a los buques neutrales daños mui superiores a un simple retardo en su descarga.

No crea, sin embargo, V. E. que el cambio de fondeadero haya sido la causa de esa demora. El buque quedó siempre anclado en la bahia, i en cualquiera parte de ella era posible i hacedera la operacion de descargarlo. Nadie le impuso la prohibicion de hacerlo; i si en realidad no lo consiguió i ni siquiera lo intentó, fué por motivos mui diferentes al que alega, como se desprende de los mismos antecedentes que ha presentado el reclamante. Basta para convencerse de ello, la lectura del diario de navegacion, cuya copia se acompaña. En él se vé que desde el 16 de Enero hasta el 27 del mismo, sin alegarse motivo alguno, la tripulacion del buque de todo se ocupó, menos de descargarlo. I la razon no pudo ser otra que la dificultad de encontrar lanchas i jornaleros que trasportaran la carga a tierra. Esta dificultad nacia naturalmente de la situacion anómala creada por la guerra; pero ella no ha sido alegada, ni en ningun caso podria afectar la responsabilidad del Gobierno de Chile. La *Arele* continuó desde el 27 de Enero la vida que llevaba desde que surgió en el puerto de Iquique; i el cambio de fondeadero no influyó en lo mas mínimo para ocasionarle el atraso de que se queja.

No ha presentado, por otra parte, documento alguno del cual conste el dia en que terminó su descarga i no se sabe por consi-

guiente si empleó en concluir esta operacion desde su llegada al puerto, mas de los 52 dias que concedió la contrata de fletamento, sin contar en ellos los dias festivos ni los de marejadas. Segun el conocimiento presentado, trajo a Iquique 2,055 toneladas de carbon, que conforme a su contrato podia desembarcar a razon de 40 toneladas diarias, lo que da el término de 52 dias que dejo indicado.

Por lo demas, no hai razon para sostener que, aun para el simple sostenimiento del bloqueo, no se pueda hacer cambiar el fondeadero de un buque. Esta medida está autorizada por las leyes aduaneras aún en pleno estado de paz. El bloqueo, que tiene por objeto impedir todo movimiento comercial en el puerto bloqueado, autoriza al jefe de la escuadra bloqueadora para tomar todas las medidas conducentes a ese fin. Mientras el Derecho Internacional no fije de una manera precisa cuales sean esas medidas, es indudable que ellas quedan a la prudente discrecion del encargado de llevar a efecto el bloqueo.

Precisamente uno de los puntos mas delicados, mas difíciles i en que mayor desacuerdo existe entre los autores, es el relativo a fijar cuales son los medios de llevar a efecto el bloqueo, i las consecuencias de este en las relaciones del bloqueador i de los neutrales. Fauchille consagra a esta materia una gran parte de su obra sobre el bloqueo marítimo; pero se limita a esponer la diversidad de doctrinas existentes i la contradicciones que existen entre ellas, sin emitir él mismo sino tímidamente una que otra opinion.

No debe perderse de vista que, en el presente caso, el impedimento para descargar el *Arete* provino del estado de guerra o del bloqueo del puerto como lo espresa el memorial. El cambio de fondeadero fué orijinado tambien por una necesidad primordial de la guerra, i no ha tenido el alcance de espulsar al buque del puerto, como se supone en la réplica. Tampoco habria sido causa suficiente para impedir en absoluto la descarga del buque, aun cuando pudo haber hecho un poco mas difícil esta operacion.

No hai, pues, razon alguna para pretender que el Gobierno responda a los dueños i armadores del *Arete* por una demora que ni siquiera está comprobado que exediera al término concedido al buque para hacer su descarga.

Aguardo, pues, que V. E. se ha de servir rechazar esta reclamacion, si no acepta alguna de las escepciones dilatorias que tengo aducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i C.^a, por los señores Beynon y C.^a, armadores propietarios del buque *Arete*, reclaman del Gobierno de Chile ochocientas setenta i ocho libras esterlinas un chelin i ocho peniques (£ 878 1 8) mas intereses del seis por ciento anual, por estadías.

Los memorialistas esponen que el *Arete* fué fletado en Newport a la *Nitrate Railways Company Limited* para llevar a Iquique un cargamento de carbon; que la nave arribó al puerto de su destino el 16 de Enero de 1891, i quedó en breve lista para descargar; que el 20 de Enero se presentó a bordo del *Arete* un oficial perteneciente a la dotacion del *Almirante Cochrane*, quien, de órden de su jefe, comunicó al capitan que el puerto de Iquique estaba bloqueado i que se lo notificaba oficialmente i que, ademas, debia abandonar su fondeadero a fin de no molestar las operaciones de guerra que debian efectuarse sobre la ciudad; que el *Cochrane* envió un vaporcito que remolcó al *Arete* hasta otro punto de la bahia, que el bloqueo duró hasta que las fuerzas del partido del Congreso ocuparon la ciudad; pero que solo el 27 de Febrero pudo el *Arete* volver a su fondeadero i principiar la descarga; que, en consecuencia, se reclama del Gobierno de Chile ochocientas setenta i ocho libras esterlinas un chelin i ocho peniques [£ 878 1 8] correspondientes a cuarenta i un dias de retardo en el desembarque, a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las mil doscientas ochenta i dos toneladas de registro de la nave, mas intereses del seis por ciento anual.

El agente de Chile espone que no se han cumplido en el memorial las prescripciones de los artículos III, IV, V i VIII del Reglamento i, en consecuencia, pide que no se dé curso a la reclamacion; que siendo defectuoso el poder con que ocurren los memorialistas, se declare que no tienen ellos personería para demandar; que el Tribunal se declare incompetente, pues siendo el reclamante una sociedad anónima, no tiene jurisdiccion el Tribunal para conocer de la demanda, que en cuanto a los hechos espuestos en el memorial, son evidentemente inexactos, por cuanto el bloqueo de Iquique terminó, como es notorio, el 19 de Febrero i en ese día se restableció toda operacion comercial en la bahía; que, por otra parte, tambien es sabido que aun durante el bloqueo no se estorbó ni la carga ni la descarga de los buques surtos en el puerto; que aun siendo ciertos los hechos, ninguna responsabilidad han podido orijinar ellos al Gobierno de Chile, pues provendrian de un acto lejítimo de guerra, cual es un bloqueo efectivo debidamente notificado; que al retirar el *Arete* de su fondeadero a fin de que no fuese molestada por las operaciones de guerra que iban a efectuarse, no puede dar orijen a reclamacion ni a perjuicios, pues se hizo con pleno derecho i en beneficio del mismo buque; por consiguiente, pide que si no se aceptaran las escepciones previas deducidas, se rechace la demanda en todas sus partes.

Con la réplica se agregan varios documentos para salvar los defectos de que, segun el agente de Chile, adolecia el memorial, i se arguye que la base de la demanda no es el bloqueo sino el que se hubiese sacado al *Arete* fuera de la bahía, cosa que no es lícita durante un bloqueo; que si el buque hubiera permanecido donde estaba, de seguro que el *Arete* habria podido descargar durante un mes cabal, que tardó en llegar a su fondeadero primitivo.

En la dúplica se manifiesta que los documentos presentados en manera alguna han salvado los defectos del memorial i de la personería, i que, por consiguiente, se mantienen las escepciones opuestas por estos capítulos; que, a pesar de que en el memorial i documentos acompañados se atribuye el retardo en la descarga del *Arete* al bloqueo i no al cambio de fondeadero, en la réplica se pre-

tende atribuir dicha demora a solo esta última causa, cosa que no es permitida, pues contestada la demanda no es lícito cambiar su base; que, sin embargo, aun dada la efectividad de los hechos, que solo acepta hipotéticamente, todavía no habria el Gobierno de Chile incurrido por ello en responsabilidad alguna; que basta copiar el testo del memorial para evidenciar la tesis: que el espresado memorial dice que «el día 27 de Enero el comandante del *Cochrane* ordenó al capitan del *Arete* que abandonase su fondeadero a fin de no molestar las operaciones de guerra que debian efectuarse sobre la ciudad»; que es sabido que medida de esta clase es no solo perfectamente lícita sino que es necesaria i hasta humanitaria; que los hechos que acontecieron en Iquique el 19 de febrero, i que son notorios, comprueban la necesidad i utilidad de la medida que se tomó; que el Derecho Internacional no solo autoriza al belijerante para que haga despejar el espacio que necesite para el combate, sino que tambien le faculta para destruir obras, edificios u objetos que embaracen la operacion que va a efectuar; para terminar, dice que no es exacto que el cambio de fondeadero fué lo que causó la demora de la descarga del *Arete*, porque donde se trasladó pudo realizarla como la habria podido hacer ántes; que el diario de navegacion del buque, que se ha acompañado, acusa que el capitan nunca intentó descargar, i el motivo era obvio, pues durante el bloqueo i en los dias que se siguieron, no se podian obtener lanchas ni jornaleros para trasportar la carga a tierra; que, por fin, no solo las operaciones de guerra i bloqueo permiten hacer cambiar de fondeadero, sino que esta medida está autorizada por las leyes aduaneras aun en pleno estado de paz; i

Considerando: que si el buque *Arete* no efectuó el desembarque de su cargamento en Iquique desde el 16 de Enero hasta el 27 de Febrero, segun lo asevera el reclamante, esto debe atribuirse al estado de bloqueo en que se encontraba dicho puerto en aquella época i a sus consecuencias despues del 19, fecha en que terminó dicho bloqueo; que siendo el bloqueo efectivo un acto lejítimo de guerra, un belijerante no es responsable del atraso que él causare en la descarga de buques neutrales surtos en los puertos bloqueados; i tanto mas no lo es el Gobierno de Chile en este caso, pues

no era parte en el contrato de fletamento ni tenía la obligación, como fletador, para procurar la descarga del *Arete*;

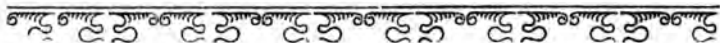
Considerando: que el cambio de fondeadero a que se obligó al *Arete* es un acto lícito i dadas las operaciones bélicas que se desarrollaban en Iquique, en esos momentos indispensable para la seguridad de dicho buque; que no es exacto que al *Arete* se le hiciera salir del puerto, porque el reclamante mismo, en su memorial, dice que se le «dejó en otro punto de la bahía».

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamación.

Santiago, Diciembre 17 de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 91

JUAN SMITH HATFIELD

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Smith Hatfield, jereñte i uno de los dueños del navio *Saint Mary's Bay*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro representado es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la profesion de comerciante-armador i desde ántes del año 1891 reside en la ciudad de Glasgow. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto del año mencionado, ni prestó auxilio o servicio a ninguno de los partidos contendientes. No ha presentado a otro Tribunal la reclamacion que mas adelante formularemos. Tampoco ha obtenido compensacion por los daños que la motivan, escepcion hecha de la que mencionaremos en el curso del presente memorial

El 3 de Octubre de 1890 fué fletada el *Saint Mary's Bay* en Hamburgo a los señores H. Fölsch i Ca., para tomar un cargamento de carbon en Blithe i trasportarlo a Valparaiso. En este puerto debian los fletadores designar, en el término de cuarenta i

ocho horas, el lugar de la descarga, el cual debía ser un puerto situado no mas al norte de Pisagua.

El 26 de Febrero de 1891 arribó el *Saint Mary's Bay* a Valparaíso, i aquí recibió de los fletadores o de sus agentes órdenes para desembarcar su cargamento en Iquique. El propio día solicitó el capitán de las autoridades respectivas el permiso de costumbre para zarpar del puerto; pero el intendente de Valparaíso, don Oscar Viel, rehusó perentoriamente despachar la nave para Iquique. Era, segun decia, cosa resuelta por el Supremo Gobierno no permitir la salida de buque alguno para Iquique ni para otro puerto ocupado por el partido revolucionario.

Los esfuerzos que el ministro plenipotenciario de la Gran Bretaña en Santiago hizo para obtener la revocacion de tal órden resultaron infructuosos.

El día 27 de Junio el comandante Saint Clair de la corbeta de guerra inglesa *Champion* espuso al capitán del *Saint Mary's Bay* que el ministro de Relaciones Exteriores de Chile habia manifestado que los buques no despachados por el intendente de Valparaíso quedaban, no obstante, en libertad de salir del puerto. Acatando esta opinion, el capitán del *Saint Mary's Bay* se hizo a la mar a las ocho i media de la mañana del día 28 de Junio. Una hora despues, cuando el barco se habia alejado poco mas de cuatro millas de la bahia, fué alcanzado por la lancha a vapor de la capitania de puerto, tripulada por una partida de hombres armados, quienes ordenaron al capitán que regresara al puerto. Habiéndose resistido aquel a cumplir esa intimacion, fué el buque abordado por la tropa i el capitán derribado a golpes. El jefe de la lancha a vapor se apoderó del timon e hizo rumbo a la bahia. La fuerza permaneció a bordo hasta que el capitán Saint Clair, a quien se avisó lo ocurrido, obtuvo del intendente señor Viel que fuese retirada; obtuvo ademas que se estendiese el decreto de *zarpe*, i por fin, el 29 de Junio en la tarde, el *Saint Mary's Bay* salió definitivamente de Valparaíso.

Su detencion habia durado 122 dias cabales.

A causa de haber permanecido a bordo el cargamento de carbon tan prolongado tiempo, la bodega i la obra muerta de la nave su-

frieron desmejoras de consideracion. Fué tambien necesario, en el mismo período i por igual causa, enviar con frecuencia cablegramas a los dueños.

Reclámase del Gobierno de Chile la indemnizacion que corresponde a los daños referidos, la cual se detalla como sigue:

1.º Por detencion en Valparaiso durante 122 dias, desde el 26 de Febrero hasta el 29 de Junio de 1891, a razon cuatro peniques (4d.) por cada una de las 1,115 toneladas de registro del buque.	£ 2,267-3-4
2.º Por las desmejoras causadas en las bodegas i obra muerta a consecuencia de la prolongada permanencia del cargamento	148-0-0
3.º Por cablegramas enviados de Valparaiso i sus respuesta	105-3-3
4.º Gastos en dilijencias legales en Glasgow.	14-4-7
	<hr/>
	£ 2,534-11-2

Dedúcese de esta suma la de doscientas libras esterlinas (£ 200) que el Banco Mobiliario, a nombre de los fletadores, abonó voluntariamente, sin perjuicio de los derechos de la nave para con el Gobierno de Chile. Queda así reducida la suma precedente a. £ 2,334-11-2

Solicítase el pago de esta suma, con los intereses de 6% anual, i se ofrece rendir prueba para establecer la efectividad de los hechos espuestos en el presente memorial, si el Gobierno reclamado los negare.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.*

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour and Co., British Merchants at Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER,
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Juan Smith Hatfield, la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda £ 2,334-11-2 e intereses, en cuatro partidas, por perjuicios que, segun se dice, sufrió la barca *Saint Mary's Bay* a consecuencia de no haber obtenido despacho de Valparaiso para Iquique durante 122 dias, de Febrero a Junio de 1891.

1 La 1.^a partida, ascendente a £ 2,267-3-4, corresponde a la demora del buque en Valparaiso; demora que, segun el memorial, se cuenta desde el 26, i segun el poder anexo, desde el 29 de Febrero de aquel año.

La 2.^a partida, ascendente a £ 148-0-0, corresponde a daños que se dicen causados en las bodegas i obra muerta del buque, a consecuencia de la prolongada permanencia del cargamento en él. Tales daños no eran consecuencia precisa i directa del supuesto retardo del despacho de la barca, i talvez por eso o por no haber sido efectivos, no alude particularmente a ellos el reclamante en el referido poder anexo.

Tampoco eran de rigor ni directos los gastos a que se refieren la 3.^a partida, ascendente a la increíble suma de £ 105-3-3 por cablegramas que se dicen enviados a los dueños del buque, ignorándose el objeto de la multitud de despachos que aquella suma representaria, si ellos hubieran sido efectivos.

2 La 4.^o partida asciende a solo £ 14-4-7 i corresponderia a gastos en dilijencias legales practicadas en Glasgow. Ignoro que dilijencias fueron esas, ni es fácil imaginarlo, como no fueran costas judiciales por no haber los dueños de la *Saint Mary's Bay* deman-

dado en aquella ciudad a los fletadores por falta del cumplimiento del contrato de fletamento, celebrado entre aquéllos i éstos, siendo para Chile *res inter alios*.

Es probable que dichos gastos judiciales se refieran a un pleito semejante, que los demandados debieron ganar oponiendo justamente la escepcion de fuerza mayor; lo que sucedió en el caso del vapor *Mount Tabor*, reclamacion núm. 32, párrafo X, a que se ha hecho alusion en la reclamacion núm. 67 presentada por los mismos memorialistas actuales. Con no esponer el oríjen i circunstancias de tales gastos, el memorial se ha apartado mas i mas de las prescripciones reglamentarias, haciendo inadmisibile el cobro.

Aquel pleito puesto contra los fletadores probaria que los dueños de la barca consideraban a aquellos, i no a Chile, como obligado a indemnizar.

Comprueba esto mismo el hecho, aseverado en el memorial, de que el Banco Mobiliario abonó, a nombre de los fletadores, la suma de £ 200: si indemnizacion habia lugar, es evidente que a los fletadores correspondia pagarla, i por eso contra ellos ocurrieron los armadores, i por eso pagaron los fletadores aquella suma de £ 200, en que sin duda se estimaron los perjuicios reales i efectivos, que ahora se hacen subir tan estraordinariamente contra Chile.

En cuanto a que el Banco Mobiliario abonara dicha suma sin considerarse obligado, voluntariamente, por una pura donacion graciosa, séame permitido ponerlo en seria duda. A lo ménos, habrá de reconocerse que tales liberalidades no son acostumbradas entre comerciantes.

3 Sobre el monto de la reclamacion, tengo una observacion mas que hacer, i es la siguiente: segun una minuta o lista de reclamantes formada primeramente en la Legacion de S. M. B. en Santiago, lista de la cual debe V. E. tener conocimiento, el monto de los perjuicios reclamados por parte de la barca *Saint Mary's Bay* ascendia solo a £ 500, cantidad que posteriormente se ha creido conveniente elevar a la suma de £ 2,334.11.2 fijada en el memorial, conforme a lo indicado en el poder anexo, últimamente otorgado en Liverpool el 12 de Febrero del presente año.

El aumento antojadizo de la cantidad primeramente reclamada se hizo notar por mi parte en la reclamacion número 3, donde se elevó de \$ 370 a \$ 2,000, quedando hasta ahora sin esplicacion el hecho.

Es probable que lo mismo hubiera sucedido si, con igual razon, hubiera observado el aumento de £ 599.10.0 a £ 675.10.0 en la reclamacion número 81, relativa al buque *Talisman*, de los mismos memorialistas que en la presente reclamacion casi han quintuplicado su primitiva cobranza.

Espero oír sobre esto alguna esplicacion satisfactoria, lo mismo que sobre los mui particulares incidentes i la mui extraordinaria demora de que, segun el memorial, habria sido objeto la referida barca en Valparaiso, cuando otros buques eran despachados, todo lo cual exige para ser creído fehaciente comprobacion.

4 Prescindiendo de las particularidades anotadas, esta reclamacion es en jeneral análoga a las números 67 i 75 i demas relativas a buques, presentadas por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca.

Por eso, me limito a reproducir aquí aplicándolo al presente caso, lo dicho en mis contestaciones a dichas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren: a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito inglés el reclamante i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Para desvanecer las observaciones que se formulan en la contestacion a la demanda, relativamente a ciertos pretendidos defectos de forma en el memorial, i a la nacionalidad de nuestros mandantes, acompañamos dos *affidavits* o declaraciones juradas, una del capitán de la *St. Mary's Bay* i otra de don Juan S. Hatfield uno de los socios de la compañía propietaria. Resulta de éstas que todos los miembros de la Sociedad *Hatfield Gameron & Ca.*, son súbditos británicos, hechos de que tambien da fé el notario que autoriza los *affidavits*.

Los demas defectos de que, segun el señor ajente del Gobierno reclamado, adolece el memorial, no requieren debate especial porque en muchas otras reclamaciones han sido materia de esplicaciones que indudablemente satisfarán a V. E.

El señor ajente insinúa la idea de haber nosotros cobrado en el memorial de demanda una suma superior a la que intentaban obtener nuestros mandantes, a estarse al poder que éstos nos han conferido. Semejante duda queda disipada en el *affidavit*, en el cual el señor Hatfield formula un reclamo idéntico al que nosotros tenemos presentado a su nombre.

La circunstancia de no haberse especificado suficientemente la última partida del reclamo, referente al cobro de £ 14-4-7, por gastos judiciales, ofrece al señor ajente la ocasion de suponer que las espensas proceden de algun pleito que habrian iniciado los dueños del *St. Mary's Bay* contra los fletadores por falta de cumplimiento del contrato de fletamento.

Con las cuentas que ahora acompañamos, signadas por los señores Maclay, Murray i Spens, abogados, se manifiesta que las suposiciones del señor ajente son totalmente infundadas. Aquellos gastos traen su orijen de las consultas legales que hicieron los dueños de la *St. Mary's Bay* mientras permaneció detenido en Valparaíso, consultas que tuvieron por fin saber qué camino les franqueaba la lei internacional para obtener del Gobierno de Chile el despacho de la nave al puerto de su destino.

El hecho de haber el Banco Mobiliario, fletador del buque, abonado al capitán una gratificación de £ 200, da márgen al señor ajente para observar que, por el hecho de recibirla, los armadores manifestaron que consideraban a los fletadores, i no al Gobierno de Chile, responsable de la detencion forzada en Valparaíso. Si la deducción fuese exacta probaria únicamente que tanto el Banco, al pagar aquella suma, como el capitán al recibirla, incurrieron en un error por demas craso, que, en caso alguno privaria a los dueños de obtener del Gobierno de Chile la indemnización completa de los daños que les ocasionaron los actos ejecutados por las autoridades.

Pero la deducción es completamente inexacta. El Banco Mobiliario pagó las £ 200, no con la pretension de compensar a la *St. Mary's Bay* la totalidad de los perjuicios de la detencion, sino, en realidad, para que el capitán no hiciera uso del derecho, que indudablemente tenia a rescindir el contrato de fletamento. I en seguida, en el propio documento en que se constató el pago, espusieron el Banco i el capitán, que aquel se hacia sin perjuicio de los derechos que tenia el naviero para cobrar al Gobierno una indemnización completa por la demora.

No recordamos si al memorial de demanda acompañamos ese documento pero aparece copiado en el *affidavit* que ahora agregamos, i será siempre fácil confrontarlo con el orijinal.

Se ha afirmado tambien que, conforme a una lista formada, segun se dice, en la Legacion inglesa, el presente reclamo aparecia avaluado en £ 500 i antojadizamente lo han elevado nuestros mandantes a £ 2,334-11-2. Ignoramos qué haya de cierto en ello; pero si podemos asegurar que nada hai mas claro que la cuenta de la presente reclamacion. La detencion en Valparaíso se prolongó por 122 dias, como el daño que invariablemente se cobra por detenciones o estadías, ya sea en juicios mercantiles o internacionales, es cuatro peniques por tonelada, es mui fácil comprobar si hemos incurrido en exajeraciones al formular la cuenta. Esta es la única esplicacion que nos incumbe ofrecer, a lo ménos miéntras no se compruebe el hecho de la exajeracion, el cual no tiene hasta hoi mas fundamento que la aseveracion, mui probablemente errónea del señor ajente.

En cuanto a la partida procedente de los cablegramas que, con ocasión de la detención de la nave, se cambiaron entre los navieros i el capitán o consignatarios, junto con el *affidavit* agregamos en copia i orijinales los telegramas referidos. De su propio contesto resulta que estos gastos no importan, como cree el señor ajente, perjuicios indirectos, sino daños que procedieron precisa e inmediatamente de la detención, i son, por consiguiente, indemnizables.

Por lo que toca a la cuestión de derecho, siguiendo el ejemplo del señor ajente nos referimos a lo que hemos espuesto en las otras reclamaciones procedentes de detenciones en Valparaíso.

Agregamos, además de los documentos que contiene el expediente encabezado por el *affidavit*, el Diario de Navegación de la *St. Mary's Bay*.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

La primera partida de esta reclamación se funda en la titulada detención de la barca *Saint Mary's Bay* en Valparaíso. Corresponde así a los casos de la *Cúpica*, del *Wallacetown* (reclamaciones núms 75 i 85) i otros en que realmente se trata, no de embargo o detención absoluta, sino de negativa del decreto de *zarpe* para puertos del norte ocupados por autoridades enemigas de aquellas a las cuales se pedía el decreto.

El caso presente tendría una particularidad: se supone que, habiendo la *Saint Mary's Bay* salido de Valparaíso sin despacho de la autoridad, el 27 de Junio, fué alcanzada por una lancha a vapor i traída al puerto por la fuerza, ejecutándose además actos de violencia contra la persona del capitán. Esta circunstancia, que es absolutamente inverosímil, no sirve de base a ninguna petición especial, de modo que no hai para que tomarla aquí en cuenta; no

modifica la condicion jurídica de la reclamacion, ni aparta a esta de la categoría de las otras mencionadas.

Llama singularmente la atencion en este caso el largo tiempo atribuido a la titulada detencion de la *Saint Mary's Bay*, siendo que el despacho de los otros buques, en situaciones semejantes, se otorgó en Valparaíso sin mayor retardo, segun los respectivos memoriales: el *Talisman* fué despachado el 14 i el *Hornby Castle* el 17 de Enero; el *Delscey*, el 5 de febrero; la *Cupica*, el 25 de Marzo; el *Royal Alexandra*, el 14 de Abril; la *Chépica*, la *Gladova*, el *John O'Gaunt* i el *Wallacetown*, en la primera semana de Mayo de 1891. Aceptando hipotéticamente la efectividad de las tituladas detenciones de esos diversos buques, se ve que ellos recibieron sus despachos en diversas fechas, de Enero a Mayo, lo cual está conforme con la citada carta del capitan del *Wallacetown* (reclamacion núm. 85), segun la cual todos los buques extranjeros podian salir de Valparaíso para cualquier puerto no ocupado por los revolucionarios, sin perjuicio de poder dirigirse despues a éstos, libres de todo riesgo.

Con estos antecedentes, ¿cómo se explicaria que desde el 26 de Febrero hasta el 29 de Junio de 1891 se negara a la *Saint Mary's Bay* el despacho que, dentro del mismo período, se concedió a tantos otros buques? Toda presuncion está en contra de la efectividad de ese hecho

Por lo demas, si no se cobran en este caso, como se cobran en el de la *Cupica*, perjuicios doblados, por *detencion forzada* i por *cambio forzado* de puerto, se cobran otras tres partidas, que no tienen correspondientes en aquella, las cuales ya objeté en mi contestacion, sin que la réplica las haya justificado.

En cuanto a las £ 200 que el Banco Mobiliario, a nombre de los fletadores, abonó a los fletantes, debo confesar que la explicacion dada a su respecto en la réplica no puede ser satisfactoria. Ella no quita al hecho el carácter que yo le he atribuido, cual es el de que él importa un reconocimiento de que la cuestion motivada por perjuicios provenientes de la inejecucion del contrato de fletamento afectaba esclusivamente a las relaciones de los contratantes entre sí, con los cuales ningun vínculo jurídico tenia el Gobierno de Chi-

le. Decir que el Banco al pagar i el capitan al recibir aquella suma incurrieron en un error craso, no me parece serio; i agregar que se pagó para que el capitan no hiciera uso del derecho de rescision del contrato, es una nueva confirmacion de que la cuestion debia solucionarse entre aquellos, comprando o nó los fletadores el derecho de rescision que la réplica quiere reconocerles.

Contra lo que el replicante dice a este respecto, el *affidavit* anexo a la réplica acredita que entre el capitan de la *Saint Mary's Bay* i el Banco Mobiliario, consignatario de la carga, hubo en Valparaiso un arreglo que novó el contrato de fletamento, i mediante él dijeron las partes, «ha quedado mutuamente convenido que *en compensacion de la detencion del buque en este puerto*, el Banco Mobiliario pagará la suma de doscientas libras esterlinas. . . » I tal arreglo fué resultado de largas negociaciones entre los interesados, de las cuales dan cuenta los telegramas reproducidos en el mismo *affidavit* i las cartas que le siguen, cambiadas entre el capitan, el Banco consignatario i los navieros.

Esos mismos antecedentes confirman ademas el hecho, muchas veces aseverado, de que la *Saint Mary's Bay* habria podido salir en cualquier tiempo de Valparaiso si a ello no se hubieran opuesto los señores del referido Banco, que no querian designar para la descarga otro lugar que Iquique, contrariando así las instancias i protestas del capitan, i hasta del cónsul ingles. El 7 de Marzo, les escribia aquél lo siguiente:

«Refiriéndome a su carta del dia 3, en la cual Uds. me dicen que no pueden admitir mi reclamo por demoras, me permito decirles que aun los hago responsables de tener mi buque aquí, pues creo que todavia hai varios puertos abiertos dentro de mis límites, segun las cláusulas del contrato de fletamento, a los cuales Uds. me podrian enviar. No considero que Uds. tienen derecho a mandarme a un puerto cerrado, al cual Uds. no pueden despachar el buque; de consiguiente, me hallo en la necesidad de protestar.»

El 22 de Abril, el mismo capitan D. Mc. Phail escribia a los navieros de Glasgow que, por consejo del cónsul en Valparaiso, repetia de cuando en cuando sus cartas de protestas contra los consignatarios. «Ayer les notifiqué, agregaba, que el buque per-

manece aquí en demoras i mi buena voluntad para dirigirme a Coquimbo,» etc.

Pero los consignatarios estaban empeñados i ni siquiera contestaron. Finalmente, «les pedí, escribia el capitán el 12 de Mayo, que despacharan el buque a cualquier puerto i que yo entraria a Iquique, a riesgo mio; lo cual rehusaron hacer i me dijeron derechamente que no despacharian el buque a otro puerto que a Iquique. Dentro de la pasada semana, varios buques detenidos aquí, como el mio, se despacharon para Mollendo, pero con intencion de dirigirse a Iquique, al llegar allí a su propio riesgo.»

El riesgo no existia, pues era entendido que de aquel modo podia procederse, como queda demostrado en el citado caso del *Wallacelown* (reclamacion núm. 85.)

Por eso terminó con el referido convenio entre el capitán i el Banco. «Aceptamos como arreglo de nuestro reclamo de los consignatarios la suma de £ 200-0-0», decia el capitán a los navieros en 25 de Junio.» La declaracion agregada de que ese arreglo no se oponia a cualquier reclamo de los dueños de la *Saint Mary's Bay* contra Chile, no desvirtúa en manera alguna el claro significado de los hechos espuestos, de los cuales resulta confirmado cuanto ántes se ha dicho sobre la supuesta detencion i sobre que, en todo evento, los efectos de ella en relacion con el contrato de fletamento debian ventilarse i arreglarse entre los contratantes esclusivamente, con quienes ningún vínculo de derecho tenia el Gobierno de Chile, doctrina justa e invariablemente aplicada por V. E. en diversos casos ya fallados.

Queda por tocar un punto notado por mi parte en la contestacion i no esplicado de ninguna manera en la réplica. No carece de importancia, pues afecta a la moralidad de la causa. Es el relativo a que esta misma reclamacion, arreglada con el Banco Mobiliario por £ 200 0-0 en 1891, i renovada en 1893 contra Chile ante la Legacion de S. M. B. por 500-0-0, ha sido elevada ante V. E. a la enorme suma £ 2,334-11-2. Ha ido creciendo con el solo transcurso del tiempo. ¿Cómo? El replicante no ha podido o no ha querido explicar este punto que debe serle mortificante.

En conclusion, suplico a V. E. que, teniendo presente lo espuesto por mi parte en esta reclamacion i en las otras análogas referidas, se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Juan Smith Hatfield, armador i uno de los propietarios del buque *Saint Mary's Bay*, reclaman del Gobierno de Chile dos mil quinientas treinta i cuatro libras esterlinas once chelines dos peniques (£ 2,534-11-2) ménos doscientas libras esterlinas (£ 200) mas intereses de 6% anuales, por detencion, desperfectos i gastos.

Los memorialistas relatan que el 3 de Octubre de 1890 fué fletado el *Saint Mary's Bay* en Hamburgo a los señores Fölsch i Ca. para tomar un cargamento de Blythe i portearlo a Valparaiso; que en este último puerto debian los fletadores, dentro de las cuarenta i ocho horas, designar el lugar de descarga, que no podia ser nignun puerto mas al norte de Pisagua; que el 26 de Febrero de 1891 arribó la *Saint Mary's Bay* a Valparaiso i allí el capitan recibió de los fletadores órden para desembarcar el cargamento en Iquique; que el mismo dia solicitó el capitan de las autoridades respectivas el *zarpe* para Iquique, pero el intendente de Valparaiso, señor Oscar Viel se lo rehusó perentoriamente, pues tenia instrucciones decididas del Supremo Gobierno de no dar *zarpe* a buque alguno para puertos ocupados por revolucionarios; que el empeño del ministro de la Gran Bretaña en Santiago, fué ineficaz para alcanzar dicho *zarpe* para la *Saint Mary's Bay*; que el 27 de Junio el comandante Saint Clair del buque de guerra ingles *Champion* espuso al capitan del *Saint Mary's Bay* que el ministro de Relaciones Exteriores de Chile habia manifestado que los buques no despachados por el intendente de Valparaiso quedaban, no obstante, en libertad de salir

del puerto; que acatando ésto, el capitan se hizo a la mar a las 8 i media de la mañana del dia 28 de Junio; que una hora despues, cuando el barco se habia alejado poco mas de cuatro millas de la bahia, fué alcanzado por la lancha a vapor de la capitania del puerto, tripulada por una partida de hombres armados, quienes ordenaron al capitan que regresase al puerto; que habiéndose resistido aquél a cumplir la intimacion, fué el buque abordado por la tropa i el capitan derribado a golpes; que el jefe de la lancha a vapor se apoderó del timon e hizo rumbo a la bahia; que la fuerza permaneció a bordo hasta que el capitan Saint Clair, a quien se avisó de lo ocurrido, obtuvo del intendente Viel que fuese retirada i que se estendiese el *zarpe*; así que, por fin, el 29 de Junio en la tarde salió definitivamente el *Saint Mary's Bay* de Valparaiso, que la detencion habia durado ciento veintidos dias [122]; que a causa de haber permanecido a bordo el cargamento tanto tiempo, la bodega i la obra muerta de la nave sufrieron desmejoras considerables; que tambien hubo necesidad por esta tardanza, de enviar con frecuencia cablegramas a los propietarios de la nave; que, en vista de lo espuesto se reclama del Gobierno por detencion en Valparaiso durante ciento veintidos dias [122] a razon de 4 peniques diarios por cada una de las un mil ciento quince [1,115] toneladas de registro del buque, dos mil doscientas sesenta i siete libras esterlinas, tres chelines cuatro peniques (£ 2,267-3-4); por las desmejoras en las bodegas i obra muerta, ciento cuarenta i ocho libras esterlinas [£ 1,48-0-0] por cablegramas, ciento cinco libras esterlinas tres chelines tres peniques [105-3-3]; por diligencias legales en Glasgow catorce libras esterlinas cuatro chelines siete peniques (£ 14-4-7); que de ésto deben deducirse doscientas libras esterlinas (£ 200) que el Banco Mobiliario, a nombre de los fletadores, abonó voluntariamente; quedando así reducida la suma en que ahora se pide se condene al Gobierno de Chile a dos mil trescientas treinta i cuatro libras esterlinas once chelines dos peniques [2,334-11-2] mas intereses de 6% anuales.

En la contestacion se hace notar la circunstancia de que en el memorial se confiesa que el reclamante recibió doscientas libras

esterlinas (£ 200) del Banco Mobiliario a nombre de los fletadores por los perjuicios recibidos, de donde se deduce que el armador consideró que eran los fletadores los responsables de ellos i no el Gobierno de Chile, i que los daños importaban esas doscientas libras esterlinas i no la suma que ahora se pretende cobrar a Chile; que sobre el *quantum* de la demanda todavía cabe otra observacion, a saber: que en la lista de las reclamaciones formada por la Legacion de S. M. B., ésta aparecia por solo £ 500, i, sin embargo, ahora se la presenta por £ 2,334-11-2; que prescindiendo de estas particularidades, esta reclamacion es análoga a las números 67, 75 i demas relativas a buques, presentadas por los mismos señores Williamson, Balfour i Ca., i que por eso, el ajente se limita a reproducir aquí, aplicándolo al presente caso, lo dicho en sus contestaciones a dichas reclamaciones. especialmente en cuanto se refieren a la incompetencia del Tribunal, por no ser súbdito ingles el reclamante i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas de mar o tierra de la República, a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerias ni cumplidas las formalidades reglamentarias, al desconocimiento por su parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Con la réplica se acompañan diversos documentos para abonar la nacionalidad británica de los reclamantes, sus derechos de propiedad sobre el buque *Saint Mary's Bay*, tonelaje de éste, *affidavit*, certificado del capitan Saint Clair sobre los hechos, telegramas, cuentas, protestas, copia del arreglo con el Banco Mobiliario que se refiere a las £ 200 pagadas; el demandante espone en la expresada réplica que las £ 200 las pagó el Banco Mobiliario para que se rescindiera el contrato de fletamento, i entran en ligeras observaciones para mantener la bondad de su reclamacion.

En la dúplica se analizan con mas estension los hechos de la demanda, manifestando que están en contradiccion con los documentos presentados i con lo que es de pública notoriedad, e insistiéndose en la analogía de esta reclamacion con las que ya se han indicado en la contestacion se reproduce lo que allí se dijo; i

Considerando: que el reclamante Juan Smith Hatfield, administrador propietario de la barca inglesa *St. Mary's Bay* funda su accion principal en el hecho de que las autoridades del puerto de Valparaiso hubieran rehusado al capitan del dicho buque el *zarpe* para Iquique i detuvieran la nave desde el 26 de Febrero de 1891 hasta el 29 de Junio subsiguiente; que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion se funda en las dos razones preferentes que a continuacion se espresan;

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion deducida por Juan Smith Hatfield súbdito británico, armador propietario de la barca inglesa *Saint Mary's Bay* se funda en dos capítulos preferentes;

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *Saint Mary's Bay* hiciera a la vela para Iquique el 6 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del pais, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran; que semejante medida dictada por razon de urgencia, cuando las fuerzas del partido congregista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del Derecho Público Interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del pais, no basta para imprimirle el carácter de un acto eje-

cutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Saint Mary's Bay*;

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar los puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derècho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Saint Mary's Bay* cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo ha reconocido el ajente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por

consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, miéntras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un país, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo.» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el presidente Balmaceda con respecto a la barca *Saint Mary's Bay* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indemnizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Saint Mary's Bay* en contra del Gobierno de Chile;

Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la

Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaidos en los casos núm. 76 i demas análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.



RECLAMACION N.º 92

ENRIQUE FERNIE

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Enrique Fernie. armador i uno de los propietarios de los buques *Royal Alfred* i *Royal Alexandra*, segun consta del poder adjunto, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

Nuestro representado es ciudadano ingles de nacimiento, ejerce la profesion de comerciante-armador i reside en Liverpool desde ántes del año 1891. No tomó participacion alguna, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile, que se inició el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891, ni prestó auxilio o servicio a los bandos contendientes. No ha presentado a otro Tribunal la reclamacion que espondremos, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion de los daños de que procede.

El 6 de Junio de 1890. los infrascritos, como agentes de los armadores del *Royal Alfred*, lo fletamos en Valparaíso al Gobierno de Chile, representado por don Alfredo Lyon. El objeto del fletamento era tomar en Huanillos un cargamento completo de guano i conducirlo a Europa.

Poco ántes de partir el *Royal Alfred* a Huanillos fué reconocido i quedó constatado que podia cargar 1,700 toneladas. Llegado al

referido puerto procedió a cargar. El día 14 de Febrero de 1891 había alcanzado a embarcar 1,423 toneladas, faltando 277 para completar su cargamento. El día indicado el gobernador o ajente del Gobierno chileno en Huanillos rehusó proporcionarle el resto del cargamento i le ordenó hacer su viaje a la mayor brevedad, seguramente por temor de que la escuadra revolucionaria se apoderase de la carga. El capitán se vió obligado a zarpar sin haber completado el cargamento; pero estendió la protesta correspondiente. Se dirijió al puerto de Amberes, donde fué entregado el guano al Gobierno de Chile o a los endosatarios de los conocimientos estendidos a su favor. En aquel puerto formuló el capitán una nueva protesta.

Se advierte que el *Royal Alfred* se perdió el año 1892, yendo de Talcahano a Queenstown. Jamas se ha vuelto a saber del buque, ni de ninguno de sus tripulantes.

Reclámase del Gobierno chileno el pago de la suma de quinientas ochenta i ocho libras esterlinas doce chelines (£ 588.12.0), correspondiente al flete de las 277 toneladas no cargadas, calculadas al precio de cuarenta i dos chelines i seis peniques [42 sh. 6d.] estipulado en el contrato.

En cuanto al *Royal Alexandra* fué fletado a los señores Brownell para llevar a Valparaíso i otros puertos mas al norte un cargamento de carbon. El 17 de Enero de 1891 arribó a Valparaíso con 1,800 toneladas de carbon, de las cuales 1,000 debían ser descargadas en este puerto. El 19 de Enero, ántes que el buque hubiese empezado la descarga, la Escuadra revolucionaria le hizo saber que el puerto estaba bloqueado i que debía salir de la bahía. Fué menester obedecer la órden: el *Royal Alexandra* permaneció fuera de la bahía hasta el día 27 de Enero; ese día regresó i al siguiente empezó la descarga. Empleáronse 48 días en desembarcar las mil toneladas de carbon destinadas a Valparaíso, cuando en el curso regular de las cosas debían emplearse solo 20 días o bien 23 escludiendo los domingos. Ese retardo procedió de que la autoridad prohibió durante algunos días la comunicacion de los buques con tierra, i de que, cuando la volvió a permitir, la sometió a muchas trabas i restricciones.

El 16 de Marzo estuvo listo el *Royal Alexandra* para dirigirse a Pisagua, en donde debía desembarcar el resto de su cargamento; pero las autoridades rehusaron despacharlo para aquel puerto, por encontrarse en poder de las fuerzas revolucionarias. Esta prohibición se mantuvo en vigor hasta el día 14 de Abril, fecha en que el *Royal Alexandra* fué despachado para el Callao. De este modo permaneció 62 días indebidamente detenido, por lo cual se reclama del Gobierno de Chile el pago de mil trescientas setenta i seis libras esterlinas i ocho chelines [£ 1,379-8-0] a razón de cuatro peniques [4d] diarios por cada una de las 1,332 toneladas de registro de la nave.

Se pide el pago de esta suma i de la correspondiente al *Royal Alfred* con intereses legales de seis por ciento [6%] anual i se ofrece comprobar los hechos relatados en el presente memorial que fueren negados por el Gobierno reclamado.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

En nombre del Gobierno de Chile paso a contestar la reclamación núm. 92, que ha sido presentada por don Juan Nicholson, en nombre de don Enrique Fernie, que se dice jereñte, i uno de los dueños de las naves *Royal Alfred* i *Royal Alexandra*.

1 El memorial no espresa el año i lugar del nacimiento del reclamante, ni dice si éste recibió sueldo de algunas de las partes contendientes en la guerra civil de 1891, ni fija la cantidad precisa de los intereses que se cobran. Tampoco se acompaña el contrato de fletamento que sirve de base a la reclamación relativa al *Royal Alfred*, i que es indispensable tener a la vista para la confrontación

de los datos que se citan con relacion a él. La protesta acompañada está incompleta, faltando de ella una parte que puede ser mui sustancial. No han sido, pues, observadas en su totalidad las prescripciones de los artículos II, III, IV i VIII del Reglamento, lo que impide dar curso al memorial, que es lo que solicito de V. E. mui respetuosamente.

2 El poder en cuya virtud el memorial ha sido firmado por don Juan Nicholson es deficiente para establecer la personeria de este caballero. No consta de él ni de ningun otro documento la razon por qué el señor Fernie se titula dueño i jerente de los buques a que se refiere esta reclamacion; no constatampoco que el señor Nicholson sea socio de la casa mandataria, ni que esté autorizado para usar la firma social. El mandato ha sido, ademas, otorgado para ocurrir al Gobierno o a los tribunales ordinarios del pais i en la forma que determinan sus leyes, mas nó para deducir una reclamacion ante V. E.

Por otra parte, adolece en su forma exterior de defectos que lo hacen inaceptable, a causa de enmendaturas i entrerrenglonaduras que no aparecen salvadas, i de no estar suficientemente legalizado.

Por estos motivos, pido al Tribunal que se sirva declarar que ha lugar a la escepcion de falta de personeria que interpongo.

3 Hai varias razones que manifiestan que la jurisdiccion de V. E. no se estiende al conocimiento de este negocio. En primer lugar i con relacion a todo el reclamo, no consta que don Enrique Fernie i las personas hasta aquí desconocidas a quienes dice representar en su carácter de jerente, sean súbditos británicos. Ningun antecedente se ha presentado para comprobar la nacionalidad que se les atribuye i que yo les niego. Entre tanto, V. E. solo está llamado a conocer de reclamaciones deducidas por súbditos británicos que tengan esta calidad plenamente comprobada.

Tampoco puede conocer este alto Tribunal sino de reclamaciones a que hayan dado origen actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República, i miéntras tanto, la actual reclamacion en lo relativo a la *Royal Alfred*, emana única i exclusivamente de medidas administrativas a las cuales ha sido del todo

extraña la fuerza pública de la Nación. Para ello basta considerar que esta parte de la reclamacion se funda en que el Gobierno de Chile no cumplió totalmente el contrato de fletamento que tenia estipulado, por cuanto el empleado fiscal que en Huanillos vijilaba la entrega del cargamento i el carguio del buque rehusó proporcionarle 277 toneladas de carga que faltaban para completarla. Este hecho, supuesta su efectividad, no constituye ni remotamente un acto u operacion de las fuerzas maritimas o terrestres de la República. Constituiría a lo mas la infraccion de un contrato que afectaria la responsabilidad fiscal, la cual debe perseguirse ante los tribunales ordinarios de Chile. Ni el espíritu ni la letra de la Convencion se prestan a la intelijencia que el reclamante pretende atribuirle con el solo hecho de presentarse ante V. E.

Pido, en consecuencia, al Excmo. Tribunal que por las razones alegadas se sirva declararse incompetente.

4 Tambien es causal de incompetencia la escepcion de litispendencia que separadamente deduzco con respecto a la parte de la reclamacion que se relaciona con el mismo buque *Royal Alfred*.

Está en conocimiento del infrascrito que, apénas llegado este buque al puerto de Amberes, el capitan entabló demanda contra el consignatario de la carga que era la *Compañia Comercial Francesa* comisionada para ese efecto por el Gobierno de Chile. Desde las primeras jestionés, obtuvo el demandante que se retuviera del precio del cargamento la suma de £ 554-13-6, que fué en lo que estimó el falso flete de las 277 toneladas que saltaron para completar la carga. El memorial ha calladó sobre este punto, apesar de la prescripcion del art. VI del Reglamento; pero como me parece que el hecho es efectivo, opongo desde luego la escepcion de litispendencia; i me reservo el derecho de oponer la de cosa juzgada tan pronto como llegue a mi noticia que ha sido fallado el pleito a que me refiero. Sírvasé V. E., si lo tiene a bien, dar lugar a dicha escepcion.

5 Entrando al fondo del negocio, ya que así lo exige el Reglamento, comenzaré por manifestar al Tribunal que no me consta ni acepto la efectividad de los hechos relacionados en el memorial. Algunos sobre los cuales habria arrojado alguna luz el contrato de

fletamento del *Royal Alfred*, no han podido ser verificados por la ausencia de esta pieza. En ella debe constar el tonelaje de la nave i talvez lo estipulado por falso flete, datos que seria necesario comprobar con tanta mayor razon cuanto que aparecen diversos en el memorial i en el poder que se ha presentado.

En la parte referente al *Royal Alexandra*, se asevera que la Escuadra de Chile, al poner bloqueo al puerto de Valparaiso, hizo salir ese buque fuera de la bahia, no pudiendo regresar a ella sino el 27 de Enero. Por este motivo i por las dificultades puestas por las autoridades de tierra, se dice que el buque empleó en la descarga 48 dias en lugar de 23 que habria demorado sin esa circunstancia. Ignoro lo relativo a la órden impartida por el jefe de la Escuadra; pero puedo asegurar que no es efectivo que las autoridades pusieran obstáculos a la descarga de los buques. El 7 de Enero se dictó el decreto que acompaño, por el cual se arregló el desembarque de mercaderías de manera que pudiera hacerse sin inconveniente para las operaciones militares; i en efecto no hubo tropiezo al guno, a lo ménos emanado de las autoridades, para que se ejecutase la descarga de buques, i de hecho todos los dias, escepto los festivos fueron descargados algunos, como puede verse en los diarios de aquella época, por ejemplo, *La Nacion* de 26 de Enero de 1891.

Espero tambien que oportunamente se comprobará la falta de despacho para Pisagua del *Royal Alexandra*, i el tiempo que demoró en ser despachado para el Callao; pero entretanto no podria convenir en los hechos espuestos a nombre del reclamante sin desatender los deberes que me incumben como ajente del Gobierno de Chile. Por lo demas, he podido averiguar que no existe en la Aduana de Valparaiso antecedente que compruebe que se haya solicitado el despacho para Pisagua de la *Royal Alexandra*.

El telegrama que acompaño manifestará a V. E. que en ningun caso pudo ser obstáculo para que la nave marchara a su destino, la prohibicion gubernativa, pues apénas fué puesta en franquia, se dirijió nó al Callao, sino al mismo puerto de Pisagua, adonde llegó el dia 28 de Abril de 1891.

6 Aceptados los hechos en hipótesis, todavia la reclamacion aparece insostenible en el terreno del derecho.

La falta de carga para el *Royal Alfred* en el puerto de Huanillos se halla amparada por la cláusula comun a todos los contratos de fletamento para guano celebrados por el Gobierno de Chile, que lleva el núm. 16. En ella se estipula que la accion de Dios, las restricciones de los Gobernantes, los disturbios e impedimentos políticos etc. etc. son mutuamente esceptuados, es decir, que no imponen responsabilidad a ninguna de las partes por las faltas provenientes de esas causas. Si el Delegado del Gobierno en Huanillos apresuró la salida del *Royal Alfred*, no pudo ser sino a causa del peligro de que cayera en poder de la Escuadra, o de que esta pusiera inconveniente para que el buque emprendiese su marcha a fin de impedir que el Gobierno de Santiago aprovechase los recursos que debian obtenerse de la venta del cargamento. Este es el caso previsto en el contrato con la designacion de «restriccion de los Gobernantes, disturbios e impedimentos políticos.»

Los perjuicios sufridos por el *Royal Alexandra* consisten únicamente en la demora que dice el reclamante haber sufrido a causa del bloqueo de Valparaiso, de la prohibicion de desembarcar dictada por la autoridad i de la negativa de esta para despachar el buque a Pisagua, que era el puerto de su destino.

Por lo que hace al bloqueo, poco tengo que decir. No hai quien ponga en duda el derecho que tiene un belijerante para llevar a efecto esta medida, i la obligacion de respetarla que incumbe a los neutrales. Lo que el Derecho Internacional exige para considerarla como lejitima es que ella sea notificada, i que se haga efectiva manteniendo para ello la fuerza necesaria. Ambos requisitos fueron ampliamente cumplidos en el caso de que se trata: hubo notificacion jeneral i particular al mismo capitan del *Royal Alexandra*, i era mas que suficiente la fuerza naval con que se mantuvo el bloqueo en los brevísimos dias que duró.

En cuanto a la prohibicion de descargar buques, he manifestado que el hecho no es efectivo; i que la autoridad de tierra léjos de impedir que se efectuara la descarga de los buques, dictó medidas para facilitarla. Sin embargo, es indudable que pudo aún suspender el tráfico en la bahia, siempre que así lo requiriesen las operaciones de la guerra.

La negativa para despachar el buque a Pisagua se esplica con solo tomar en cuenta que el Gobierno está facultado por el art. 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872 para cerrar temporalmente al comercio uno o mas puertos mayores de la República cuando asi lo exijan circunstancias extraordinarias. En uso de esa atribucion dictó el decreto de 1.º de Abril de 1891, en virtud del cual fueron cerrados al comercio algunos puertos del norte, entre ellos el de Pisagua.

No existe, pues, motivo para entablar reclamacion por demoras que, dado que existan, han provenido de causas tan justificadas.

Ménos motivo hai todavia para reclamar intereses sobre el capital que representa la supuesta deuda. El Gobierno de Chile no se ha constituido en mora, porque ni la deuda era líquida y exigible, ni se habia pasado plazo alguno espresa o tácitamente estipulado, ni existia reconvencion judicial.

Yo suplico a V. E. que se sirva declarar rechazada esta reclamacion en cuanto al capital e intereses, siempre que el Tribunal niegue lugar a las escepciones dilatorias que dejo deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Como de costumbre, la contestacion a la demanda empieza con la enumeracion de las formalidades reglamentarias que, segun el señor ajente del Gobierno de Chile, han infringido los reclamantes.

La primera de esas informalidades consistiria en no haberse espresado en el memorial si aquellos recibieron sueldo de alguna de las partes contendientes en la guerra civil de 1891. Creemos que al esponer allí que nuestros mandantes no prestaron auxilio o servicios a ninguno de los bandos empeñados en la revolucion,

hemos dicho, ipso facto, que no habian recibido sueldo de ellos. Sin servicios no hai sueldo.

Por lo que toca a las alegaciones derivadas de la personeria de nuestro mandante don Enrique Fernie, agregamos ahora, entre otros documentos, un *affidavit* en el cual espone aquel, bajo la fé del juramento, que es miembro de la firma Enrique Fernie e hijos, propietaria del *Royal Alfred* i del *Royal Alexandra*, i enumera los socios de esta compañía, que son cuatro personas, don Enrique Fernie, nuestro poderdante, i sus tres hijos David, Enrique F. i R. K. Fernie.

Con la misma solemnidad espone el reclamante que todos los dueños de ámbas naves son súbditos ingleses por nacimiento. La nacionalidad está, a la vez, especialmente certificada por el notario que autoriza el *affidavit*.

La escepcion de incompetencia, derivada de traer su orijen la reclamacion del *Royal Alfred* no de un acto u operacion de las fuerzas de mar i tierra de la República, únicos a que se estiende la jurisdiccion de V. E., sino de un acto administrativo, cual fué la determinacion de no cargar mas guano, tomada por el agente del Gobierno de Chile en las islas de Lobos, ha sido opuesta en forma análoga, en las demas declaraciones que tienen un orijen semejante a la actual.

Por consiguiente, es aplicable al presente caso cuanto se ha dicho en aquellas, por parte nuestra.

No cremos que la circunstancia de haber sido la autoridad administrativa de Lobos quien obligó a la *Royal Alfred* a zarpar con su cargamento incompleto, ántes que se presentase en la isla la *Esmeralda* a destruir los elementos de embarque i a impedir que continuase la esportacion de aquel producto, constituya una diferencia sustancial entre aquellos casos i el presente. Ella no podria ser mas que una variante accidental. Al suceso se aplicaria siempre la doctrina que he sostenido en otras ocasiones, a saber, que por fuerzas de mar i tierra de la República debe entenderse, dentro de la Convencion de Setiembre de 1893, no solo el Ejército i la Escuadra, sino toda autoridad administrativa, cuyas órdenes deben ser obedecidas i respetadas bajo la sancion de la fuerza pública.

Por otra parte, reconoce el señor ajente del Gobierno de Chile en la contestacion que la verdadera causa que indujo al señor Bruce a suspender el carguío de guano en el *Royal Alfred* i a despacharlo fué el evitar que se apoderase de él la Escuadra, lo cual equivale a atribuir la conducta del referido funcionario a un acto de las fuerzas de mar de la República. Esta observacion cobra mayor vigor cuando se considera que la escepcion de fondo que se opone a la demanda es la de fuerza mayor, fundada en que fueron las operaciones de la Escuadra, a las órdenes del partido del Congreso, las que obligaron al gobernador de Lobos, ajente del señor Balmaceda, a interrumpir el carguío del *Royal Alfred*. Esto es lo mismo que reconocer que este acto trajo su oríjen de la fuerza naval de la República, ya que no se niega a la Escuadra este último carácter. «

Repetimos que las precedentes observaciones son, sin duda, susceptibles de mas desarrollo; i que no se lo damos, no solamente para no repetir lo que en otras ocasiones hemos dicho, sino tambien porque ántes que la presente reclamacion serán falladas otras idénticas i estará ya fijada la jurisprudencia del Excmo. Tribunal al respecto.

En cuanto a la escepcion de litis-pendencia, está deducida en términos demasiado inciertos o mejor dicho está fundada en una mera sospecha. Se dice que se tiene motivos para creer que el *Royal Alfred* reclamó ante un tribunal de Béljica, como los demas buques cargadores de guano, una indemnizacion por el falso flete del guano que no cargó en Lobos. Nosotros no tenemos noticia alguna sobre este particular i agradeceríamos al señor ajente del Gobierno de Chile que haga por su parte indagaciones precisas i seguras al respecto. Creemos sí que si los dueños del *Royal Alfred* hubiesen interpuesto ante los tribunales belgas algun juicio análogo al presente, como lo han hecho muchos de los otros navieros, ese juicio no habria podido dirigirse contra los endosatarios de los conocimientos i habria sido resuelto en el sentido en que ya está fijada la jurisprudencia belga, a saber que la accion no procede contra el cesionario del conocimiento, sino contra el fletador personalmente, que es el Gobierno de Chile. En el caso de la *Oakhurst* hemos exhibido ante V. E. una sentencia en qué se proclama esa

doctrina i por cierto que ella, en vez de cerrarnos la puerta de esté Excmo. Tribunal, nos la abre.

En cuanto a la escepcion de fondo, procedente de la fuerza mayor, que se hace consistir en no haber sido un acto inminente de la Escuadra la causa de la infraccion del contrato, tambien la hemos debatido en las otras reclamaciones de orijen semejante a ésta. Reproduciendo esas alegaciones en sustancia, replicaremos que la *Royal Alfred* no fué fletada a don José Manuel Balmaceda sino al Gobierno de Chile i que la presente demanda se dirige contra dicho Gobierno. La escepcion está basada en una ficcion, cual es suponer que la infraccion del contrato no debe atribuirse al Gobierno fletador sino a una fuerza superior i estraña como sería la Escuadra nacional. Esta ficcion es tanto mas inadmisibile cuanto que está en contradiccion con el principio soberano de la unidad nacional i con el hecho de ser, hoi a lo ménos, el Gobierno de Chile ese mismo partido a cuyas operaciones se quiere dar el carácter de fuerza mayor e irresistible. En virtud de este hecho histórico, aparece un Gobierno dando a sus actos propios i deliberados, que era libre para ejecutar o nó, las proporciones de un acontecimiento fatal que no estuvo en su mano prevenir.

Por otra parte, si la infraccion del contrato fué mui anterior a las operaciones que emprendió la Escuadra sobre la isla de Lobos, ya que aquella se efectuó en Febrero i estas se realizaron en Junio de 1891, parece difícil considerar como un acontecimiento de fuerza mayor la mera probabilidad de que la Escuadra se presentase en las islas. No tiene este carácter un suceso que puede ocurrir o no, un mero temor, cuya falta de fundamento los hechos se encargaron de establecer, porque entre la época de la partida del *Royal Alfred* i la espedicion de la *Esmeralda*, trascurrieron no ménos de cuatro meses, tiempo sobrado, no ya para que la nave hubiese completado su cargamento, sino para que hubiese sido cargada tres o cuatro veces, por entero.

Para poner, por ahora, término a la discusion en lo referente a la reclamacion del *Royal Alfred*, acompañamos, ademas del *affidavit* a que hemos aludido ya, el contrato de fletamento, una carta espedida por el ajente del Gobierno de Chile en Valparaíso;

otra del agente del mismo Gobierno de Lobos, en la cual pide al capitán que firme los conocimientos por no ser posible completarle el cargamento, una orden de la misma autoridad, para que la nave se dé a la vela; una carta de los navieros a la *Compañía Comercial Francesa*, otra del agente financiero del Gobierno de Chile, dos del capitán a los armadores fechadas en Valparaíso i en Huanillos; dos ejemplares de los conocimientos endosados por don Augusto Matte, por 1,522 toneladas; una protesta del capitán, firmada en Huanillos i una cuenta de flete fechada en Amberes.

Como el contrato de fletamento atribuye al *Royal Alfred* una capacidad de 1,188 toneladas de registro inferior a la carga que tomó en Huanillos, que fué de 1,522 toneladas i por consiguiente al verdadero tonelaje de la nave, que era de unas 1,800 toneladas, nos referimos a la esplicacion que en otras ocasiones hemos dado de este hecho.

En cuanto al *Royal Alexandra*, la cuenta de la reclamacion se compone de tres ítems diversos, el primero de los cuales procede de haberla hecho salir la Escuadra de la bahía de Valparaíso, a pretexto de estar bloqueado el puerto; el segundo, de la prohibicion que las autoridades de Valparaíso impartieron de comunicarse los buques con tierra; i el tercero, de la negativa de las mismas autoridades a despachar la nave para Pisagua.

Cada uno de estos hechos ha sido materia de diversas reclamaciones i objeto de una discusion mas o ménos sostenida, a la cual bastará referirnos.

Haremos ahora una sola observacion por temor de alargar este memorial: el señor agente defiende la injustificable medida de negarse a despachar buques para los puertos ocupados por el partido congresista citando una lei nacional, la de 24 de Diciembre de 1872, i un decreto del señor Balmaceda, el de 10 de Abril de 1891. Ambas disposiciones facultan al Presidente de la República, dice el señor agente, para cerrar al comercio alguno de los puertos de la República . . . ¿Qué puertos fueron los que cerró el señor Balmaceda? Los del norte ocupados por el partido del Congreso. Pero, desde que esa ocupacion era *jure belli*, no se rige por los preceptos del derecho nacional o interno de Chile. sino por los del derecho

internacional, que tanto se aplican a los actos de los países envueltos en una guerra exterior como a los dos partidos políticos envueltos en una guerra civil. Ahora bien, el derecho internacional podrá si se quiere, permitir que una nación cierre sus puertos al comercio exterior; pero no puede permitir que un Gobierno cierre al comercio los puertos de que no está en posesión él, sino su adversario. Si el Gobierno de la China, en su reciente guerra, hubiese declarado cerradas las puertas del Japon al comercio universal, el mundo habria reputado semejante acto como un rasgo de oriental arrogancia i se habria guardado muy bien de acatarlo. I si la China hubiese, de hecho, retenido en sus puertos a los buques neutrales para impedirles que violasen su prohibicion, deberia una indemnizacion porque si la interdiccion es ilegal, el forzar a una persona a cumplirla es igualmente ilegítimo. En resumen, las prohibiciones de que se trata son precisamente las que el Derecho de Jentes denomina bloqueo de papel.

Pero, sea de esto lo que fuere, el precepto a que hai principalmente que atender para apreciar el derecho de los reclamantes a ser indemnizados es el artículo 17 del tratado de comercio entre Chile i la Gran Bretaña, el cual dispone específicamente que en caso de ser clausurados los puertos de la una de las partes contratantes, los súbditos de la otra seran plenamente indemnizados cada vez que la detencion dure mas de doce dias.

Acompañamos, para la reclamacion del *Royal Alexandra* un contrato de fletamento i dos cartas del capitán a los navieros, fechadas en Valparaiso.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile procede a cumplir con el trámite de duplicar en la reclamacion núm. 92 presentada por la casa de Williamson, Balfour i Ca en nombre de don Enrique Fernie, que se titula armador i uno de los propietarios de los buques *Royal Alfred* i *Royal Alexandra*.

1 Hice presente en mi contestacion que el memorial era deficiente para consignar los datos exigidos por el Reglamento. Se cree subsanar este defecto con la presentacion de un *affidavit*, en que el señor Fernie se sirva declarar, ademas del año i lugar de su nacimiento, que su reclamacion ha sido entablada en nombre de la firma social *Enrique Fernie e Hijo*, la cual está constituida por el mismo i por los señores David, Enrique T. i R. K. Fernie. Llenada una de las omisiones, se ha incurrido en otras, puesto que no se espresa el lugar i año del nacimiento de los socios del reclamante ni la parte que a cada uno de ellos corresponda en el dominio de los buques, que son materia del reclamo. Esta omision es sustancial, porque, no pudiendo hacerse estensiva la reclamacion a los socios del señor Fernie que solo ahora aparecen figurando en ella cuando hace seis meses se venció el término que tenían para presentar su demanda, es indispensable conocer la cuota del primitivo reclamante, único que tiene derecho a ser oido.

Aparte de eso, las demas deficiencias del memorial no han sido suplidas ni siquiera en esta hora inoportuna. Mantengo por consiguiente, la peticion formulada en el primer capítulo de mi contestacion.

2 Otro tanto digo con respecto a la escepcion de falta de personeria. El poder acompañado, ademas de los defectos que enumeré en mi contestacion, adolece de otro mui sustancial, i es el de no haber sido otorgado en nombre de la sociedad *Enrique Fernie e Hijo* cuya existencia no ha llegado a mi conocimiento sino por el *affidavit* agregado al escrito de réplica. Asi, pues, en último caso i cuando se resolviese que don Juan Nicholson habia tenido poder suficiente para jestionar en nombre de don Enrique Fernie, es indudable que no podria hacerse estensivo el mandato para aceptar la persona del señor Nicholson como representante de los demas socios de la casa *Enrique Fernie i C.*ª, el Tribunal se ha de servir declarar que el señor Nicholson no tiene poder bastante para representar a la casa mencionada; i en subsidio, que no lo tiene, a lo ménos, para representar a los socios que no ocurrieron al otorgamiento del mandato.

3 He sostenido en mi contestacion la incompetencia del Tribunal por no estar acreditada la nacionalidad británica de los reclamantes i por no estar comprendida entre los asuntos que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 sometió a la jurisdiccion de V. E. gran parte de las materias sobre que versa este reclamo.

Se ha tratado, despues de la contestacion, de comprobar la calidad de súbditos británicos que se atribuye a los reclamantes con tres antecedentes que se encuentran consignados en el *affidavit* i en el certificado espedido por el señor encargado de negocios i cónsul jeneral de S. M. B. en Chile.

He examinado con alguna detencion el mérito del *affidavit* en la dúplica de la reclamacion núm. 66; i, en la ausencia de lei inglesa que mi honorable contradictor se abstuvo de citar, pude llegar a la conclusion de que, con arreglo a derecho, un *affidavit* no importa prueba de ninguna clase. En la misma dúplica manifesté cómo tampoco tiene mérito probatorio la aseveracion de un notario sobre hechos que la lei no le llama a certificar; i creo que las observaciones que hice a este respecto son perfectamente aplicables al certificado del señor cónsul jeneral. La prueba de la nacionalidad tiene, ademas, una naturaleza especial como toda la que se refiere al estado civil de una persona. I esa prueba especial no se ha rendido hasta hoi dia; de manera que la nacionalidad británica de don Enrique Fernie se halla todavía en tela de juicio. No necesito agregar que respecto de la de los otros socios no se ha intentado siquiera otra comprobacion que las palabras consignadas en el *affidavit* por el primitivo reclamante.

Las cuestiones que suscita la presente reclamacion son tres bien distintas. La primera versa acerca de la responsabilidad que puede afectar al Gobierno de Chile por no haber dado estricto cumplimiento al contrato de fletamento de la *Royal Alfred*. La segunda consiste en saber si está afectada esa misma responsabilidad por el hecho de no haber podido penetrar a la bahia de Valparaíso el buque *Royal Alexandra* desde el 19 al 27 de Enero de 1891 a causa del bloqueo a que fué sometido el puerto por la Escuadra sublevada. La tercera cuestion se refiere a la responsabilidad que pueda

caber al Gobierno de Chile por no haber sido despachado este buque para el puerto de Pisagua desde el 16 de Marzo al 14 de Abril del mismo año.

De estas tres cuestiones solo la segunda puede ser sometida al conocimiento de V. E. en conformidad a la Convencion de 26 de Setiembre de 1892. En las otras dos no se trata de actos u operaciones de guerra, como creo haberlo demostrado en la dúplica de las reclamaciones núms. 76 i 84, en la contestacion de la segunda noruego-sueca i en la de la presente. No insistiré en repetir los argumentos aducidos en esos escritos i espero que V. E. ha de querer traerlos a la vista al tiempo de pronunciarse sobre esta reclamacion.

Creo, sin embargo, que es conveniente llamar la atencion de V. E. a la circunstancia especial de que en el caso de la *Royal Alfred* no ha habido hecho alguno que siquiera suministre un pretexto para sostener que la reclamacion trae su orijen de un acto u operacion de guerra. La operacion de embarcar guano o mas bien la negativa para suministrar el complemento de la carga, no fué sino obra del ajente del Gobierno encargado de atender al carguio. No hubo allí demostracion alguna de fuerza, sino un acto de carácter administrativo ejecutado por un funcionario que no tenia fuerza pública a su disposicion.

El mandatario de los reclamantes parte de un error creyendo que el suceso ocurrió en la isla de Lobos de Afuera, que se encuentra al norte del Perú, porque en realidad ocurrió en Huanillos que es un puerto del litoral de la provincia de Tarapacá.

En las reclamaciones entabladas por los armadores de buques que no alcanzaron a cargar en Lobos de Afuera hubo siquiera un pretexto para sostener que el carguio fué suspendido por la fuerza: i es el hecho de haber llegado a la isla el crucero *Esmeralda*, cuyo jefe impartió la orden. En Huanillos no ha habido nada de esto: i los reclamantes se han visto en la necesidad de acojerse a la teoría por ellos inventada de que todas las autoridades de la Nacion constituyen la fuerza de mar i tierra de la República, de que se habla en el art. 1.º de la Convencion de 1893. V. E. ha desautorizado esa teoría en varias de las resoluciones que ha dictado i ha sido perfec-

tamente explícito en el séptimo considerando de la sentencia recaída en la reclamación núm. 32. En ese considerando V. E. ha estimado que la detención de un buque llevada a efecto por las autoridades administrativas del puerto de Coronel, no constituía un acto u operación de las fuerzas de mar i tierra de la República, con lo cual aquella teoría ha recibido la misma condenación de que fué objeto en numerosos fallos expedidos por los tribunales anglo-chileno e italo-chileno que funcionaron de 1884 a 1888. Creo, pues, escusado entrar a refutarla nuevamente i pienso que con lo espuesto queda demostrada la incompetencia del Tribunal, nacida por una parte de la calidad de las personas i por la otra de la naturaleza misma del reclamo.

4 Voi a ocuparme ahora del fondo de la reclamación i para este objeto examinaré separadamente cada una de las tres cuestiones que dejé planteadas en el capítulo precedente.

A.—Responsabilidad del Gobierno de Chile por no haber cumplido estrictamente el contrato de fletamento de la *Royal Alfred*.

Si V. E. entra a conocer del fondo de este negocio, declarando así implícitamente su propia competencia, necesariamente habrá de considerar como un acto u operación de guerra la falta del cumplimiento del contrato de fletamento. Por mi parte habré de conformarme también al criterio con que el Tribunal aprecie esta cuestión, i aceptar, que ha existido un acto de fuerza en la orden de suspender el carguío de la *Royal Alfred*. En esta situación, que para mí es simplemente hipotética, me veo forzado a discurrir.

Ahora bien: la medida de suspender el carguío del guano que se sacaba de Huanillos, considerada como acto u operación de las fuerzas de mar o tierra de la República, es un caso de fuerza mayor para el Gobierno del señor Balmaceda que no pudo evitarlo, porque carecía de medios adecuados al objeto; como para los jefes del movimiento revolucionario que de esta manera privaban al enemigo de los recursos que el guano podía proporcionarle para continuar la guerra.

He dilucidado estensamente esta cuestión en la dúplica de la reclamación núm. 84 i doi por reproducidos en este lugar los razonamientos i autoridades que aduje en aquel escrito.

Agregaré solamente que el cálculo sobre el monto de la indemnización es evidentemente erróneo i a todas luces exajerado. Los reclamantes cobran el falso flete de 277 toneladas que dicen haber quedado vacias al ser despachado el *Royal Alfred*. Sin embargo, el mismo capitan del buque dice en una de las cartas acompañadas que el número de toneladas disponibles con que salió de Huanillos era aproximadamente de doscientos cinco. Los armadores mismos, en su carta de 4 de julio de 1891, no hacen subir sino a 220 las toneladas que faltaron al *Royal Alfred* para completar su cargamento. Pero hai en los documentos presentados los antecedentes necesarios para fijar con toda exactitud el número de toneladas que quedaron desocupadas en el buque. Consta, en efecto, que los peritos fijaron en 1,700 toneladas la carga que la nave era susceptible de contener. Así lo reconoce el *affidavit* i lo expresa el memorial. El conocimiento espedido por el capitan indica que llevó 1,522 toneladas de carga con mas 744 kilogramos. La diferencia entre este peso i el que la *Royal Alfred* podia conducir, no llega sino a 178 toneladas, que es lo único que pudo faltar para completar las 1,700 toneladas que el buque era capaz de conducir.

Sin duda se trata de sostener que no debe tomarse en cuenta sino el peso neto del guano porteado, i no el de los sacos en que iba envasado; pero en tal caso resultaria que el buque podia cargar mas de las 1700 toneladas que le asignaron los peritos. De las 1522 toneladas que se cargaron, se pretende imputar 99 al peso de los sacos, i dejar como peso neto del guano porteado las 1423 toneladas restantes. Segun esto, para que el buque pudiese conducir 1700 toneladas de guano, peso neto, necesitaria tener capacidad para otras 118 toneladas i 27 centésimas que importaria el peso de los sacos; i entónces hai que convenir en que los peritos erraron al fijar en 1700 toneladas la capacidad del buque, desde que podia conducir 1818 i una fraccion que excede de un cuarto de tonelada.

El Gobierno de Chile no puede aceptar esta rectificacion del cálculo pericial; i sostiene que, si el buque condujo 1522 toneladas de guano, el falso flete, si se debiera, seria el correspondiente a las 178 toneladas que faltaron para completar las 1700 que el buque podia cargar a juicio de peritos. Confia, en consecuencia, en que

V. E. en ningun caso habria de obligarlo a pagar el exceso de flete correspondiente a 99 toneladas que se le cobran de mas.

B.—Cobro de sobreestadias correspondientes a 48 dias, durante los cuales se dice que el *Royal Alexandra* estuvo impedido de descargar en Valparaiso, primeramente por el bloqueo del puerto, i en seguida por las dificultades i restricciones que puso la autoridad.

Se dice que el buque mencionado llegó a Valparaiso el 17 de Enero, pero que el 19, ántes de comenzar a descargar, la Escuadra revolucionaria le hizo saber que el puerto estaba bloqueado i que debia salir de la bahia. A consecuencia de esta notificacion estuvo ausente del puerto hasta el 27 de Enero.

Quiero aceptar la exactitud de estos hechos, porque es evidente que ellos no imponen responsabilidad alguna al Gobierno de Chile. El bloqueo es una operacion lícita de guerra, i el de Valparaiso se llevó a cabo con las formalidades exigidas por el Derecho, como lo tengo demostrado en la dúplica de la reclamacion núm. 82. Toda demora en la descarga proveniente de esta causa no afecta a mi representado, i no hai, por consiguiente, razon para cobrar las sobreestadias mencionadas.

En cuanto a dificultades puestas por las autoridades para el desembarque de la carga, he tenido el honor de manifestar en la contestacion i dúplica de la reclamacion núm. 80 que las autoridades de Valparaiso estuvieron tan léjos de suscitar obstáculos al comercio, que el mismo dia 7 de Enero en que se sublevó la Escuadra, adoptaron las medidas conducentes para facilitar el desembarque de mercaderias hasta donde fuese compatible con la anómala situacion que se iniciaba. Los buques trópezaron naturalmente con algunas dificultades propias de esa situacion; pero el retardo que ellas les ocasionasen no son en manera alguna imputables al Gobierno de Chile.

C.—Responsabilidad del Gobierno de Chile por no haber despachado el *Royal Alexandra* para el puerto de Pisagua, ocasionándole una demora de 29 dias desde el 16 de Marzo al 14 de Abril.

Comenzaré por hacer notar que este hecho no está comprobado, i mi parte no lo acepta por la simple esposicion del reclamante.

Aun siendo efectivo, ninguna responsabilidad afectaria al Gobierno de Chile a consecuencia de esta medida.

En la contestacion i dúplica de la reclamacion núm. 76, he dilucidado estensamente la cuestion de que ahora se trata. Me atengo, pues, a lo que dejé espuesto en esos escritos. Solamente agregaré que, despachada el *Royal Alexandra* para el Callao, segun lo afirma el reclamante, el buque se dirigió no a ese puerto, sino al de Pisagua. Si creyó lícito este procedimiento el 14 de Abril, segun aparece de una de las cartas presentadas no me esplico porque no lo puso en planta el día 16 de Marzo. Su demora fué, pues, voluntaria, ya que el capitan i consignatarios del buque sabian que el Gobierno del señor Balmaceda carecia de los medios necesarios para hacer efectivas las prohibiciones que imponia.

Otra cosa será si los armadores creen que el procedimiento ha sido incorrecto i doloso; pero en tal caso no debió echar en olvido aquel principio de derecho: *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*; i aquel otro: *Nemo ex sua fraude potest consequi actionem*.

Por lo espuesto, se ha de servir V. E. rechazar esta reclamacion, si no da lugar a las escepciones dilatorias deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca. por don Enrique Fernie, armador i uno de los propietarios de los buques *Royal Alfred* i *Royal Alexandra*, reclaman del Gobierno de Chile quinientas ochenta i ocho libras esterlinas doce chelines (£ 588-12-0) por falso flete del *Royal Alfred*, i un mil trescientas setenta i seis libras esterlinas ocho chelines (£ 1,376-8-0) por estadías del *Royal Alexandra*, mas intereses legales de 6% anuales sobre ámbas sumas.

Los memorialistas esponen que ellos, como ajentes de los arma-

dores del *Royal Alfred*, fletaron dicho buque en Valparaiso el 6 de Junio de 1890 al Gobierno de Chile, representado por don Alfredo Lyon, para que fuera a Huanillos a tomar un cargamento de guano i lo porteara a Europa; que poco ántes de salir el buque de Valparaiso para Huanillos, fué reconocido i constatado que podia cargar un mil setecientas toneladas (1,700 ; que el 14 de Febrero de 1891 el *Royal Alfred* habia alcanzado a embarcar en Huanillos un mil cuatrocientas veintitres toneladas (1,423) faltando doscientas setenta i siete (277) para completar su cargamento; que el dia indicado el gobernador o ajente del Gobierno de Chile en Huanillos rehusó darle el resto del cargamento i le ordenó hacer su viaje a la mayor brevedad, seguramente por temor de que la Escuadra revolucionaria se apoderase de la carga; que el capitan, en vista de esto, se vió obligado a zarpar sin haber completado su cargamento, pero despues de haber estendido la correspondiente protesta; que se dirijió al puerto de Amberes donde fué entregado el guano a los endosatarios de los conocimientos estendidos a favor del Gobierno de Chile; que en Amberes el capitan formuló tambien una protesta; que el *Royal Alfred* se perdió el año 1892 yendo de Talcahuano a Queenstown i jamas se ha vuelto a saber del buque ni de ninguno de sus tripulantes; que se reclama del Gobierno de Chile quinientas ochenta i ocho libras esterlinas doce chelines [£ 588-12-0], correspondientes al flete de doscientas setenta i siete toneladas no cargadas, al precio de cuarenta i dos chelines seis peniques [42 sh.-6 d.] cada una, estipulado en el contrato; que en cuanto al *Royal Alexandra* fué fletado a los señores Brownell para llevar a Valparaiso i otros puertos mas al norte un cargamento de carbon; que el 17 de Enero de 1891 arribó a Valparaiso con mil ochocientas toneladas, de las cuales, mil debian ser descargadas en ese puerto; que el 19 de Enero, ántes que el buque hubiera comenzado la descarga, la Escuadra revolucionaria le hizo saber que el puerto estaba bloqueado i que debia salir de la bahia; que fué menester obedecer la órden i que el *Royal Alexandra* permanecié fuera de la bahia hasta el 27 del mismo Enero; que ese dia regresó i al siguiente empezó la descarga; que se emplearon cuarenta i ocho dias en desembarcar las mil toneladas de carbon destinadas a Valparaiso, cuando en el

curso regular de las cosas debian emplearse solo veinte a veintitres dias escluyendo los domingos; que este retardo provino de que la autoridad prohibió durante algunos dias la comunicacion de los buques con tierra i de que, cuando la volvió a permitir, la sometió a muchas trabas i restricciones; que el 16 de Marzo estuvo listo el *Royal Alexandra* para dirigirse a Pisagua, en donde debia desembarcar el resto de su cargamento, pero las autoridades rehusaron despacharlo para aquel puerto, por encontrarse en poder de los revolucionarios; que esta prohibicion se mantuvo en vigor hasta el 14 de Abril, fecha en que el *Royal Alexandra* fué despachado para el Callao; que, en consecuencia, dicho buque permaneció sesenta i dos dias indebidamente detenido, por lo cual se reclama del Gobierno de Chile el pago de un mil trescientas setenta i seis libras esterlinas ocho chelines a razon de cuatro peniques diarios por cada uña de las mil trescientas treinta i dos toneladas de rejistro de la nave; se reclaman tambien intereses del 6% anuales, tanto sobre esta suma como sobre la que se ha cobrado por el *Royal Alfred*.

Se adjuntan a la demanda: poder conferido a los memorialistas, protesta del capitan del *Royal Alfred* estendida ante testigos en Huanillos en 16 de Febrero de 1891 i protesta de Williamson, Balfour i Ca. otorgada ante el cónsul jeneral de S. M. B. en 10 de Abril de 1891 en Valparaiso sobre los mismos sucesos a que se refiere el capitan del *Royal Alfred*.

El ajente de Chile, pide, en primer lugar, que no se admita la reclamacion, pues el memorial no se conforma con lo prescrito en los artículos II, III, IV i VIII del Reglamento; i los memorialistas ocurren con poderes insuficientes; en segundo lugar, que el Tribunal se declare incompetente, pues no se ha justificado la calidad de súbditos británicos de los reclamantes ni se trata de actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República, sino de una supuesta falta de cumplimiento de contrato, que corresponde a la jurisdiccion de los tribunales ordinarios i de actos administrativos, cuya apreciacion la Convencion de 23 de Setiembre de 1893 no atribuye a este Tribunal; que todavia seria incompetente el Tribunal Arbitral Anglo-chileno respecto de la reclamacion sobre el *Royal Alfred*, porque sabe el ajente de Chile que se inició juicio sobre

la misma materia ante el Tribunal de Amberes, i quién sabe si ya ha recaído sentencia en él; que, en tercer lugar, i en subsidio, solicita del Tribunal que rechace la reclamacion; porque entrando al fondo del negocio no puede desde luego, aceptar ninguno de los hechos aducidos en el memorial, porque ninguno se ha justificado; que ni siquiera el contrato de fletamento del *Royal Alfred* se ha acompañado; que respecto a la órden impartida al *Royal Alexandra* por el jefe de la Escuadra i la negativa de despachar el buque a Pisagua, no hai documentacion alguna; que puede asegurar que no es efectivo que las autoridades pusieran dificultades a la descarga de los buques, como lo comprueba el decreto de 7 de Enero de 1891, que en copia acompaña, que proveyó al desembarque de mercaderias para que ella pudiera hacerse sin inconveniente para las operaciones militares; que es irrisoria la queja sobre la negativa para despachar el buque *Royal Alexandra* para Pisagua, pues consta de documentos, que la nave, tan luego como salió de Valparaíso con zarpe para el Callao, se fué directamente a Pisagua donde llegó el 28 de Abril de 1891, que aceptando hipotéticamente la efectividad de los hechos, en el terreno del derecho serian insostenibles todos los capítulos de la reclamacion; que la falta de carga para el *Royal Alfred* esta amparada por la cláusula comun a todos los contratos de fletamentos para portear guano, celebrados por el Gobierno de Chile, que lleva el núm. 16, que en ellas se estipula «que la accion de Dios, las restricciones de los gobernantes, los disturbios é impedimentos políticos, etc., etc., son mutuamente esceptuados;» que la demora en cargar del *Royal Alexandra* está amparada por el bloqueo efectivo i notificado, que es acto lejítimo de guerra i no impone responsabilidad a los belijerantes; que la negativa para despachar el mismo buque a Pisagua está cubierta por el art. 7.º de la lei de 24 de Diciembre de 1872 que autoriza al Gobierno para cerrar temporalmente al comercio uno o mas puertos mayores de la República; que en uso de esa atribucion se clausuraron algunos puertos del norte, entre ellos el de Pisagua.

Con la réplica se acompañan varios documentos para justificar la nacionalidad de los reclamantes, su calidad de propietarios de las naves *Royal Alfred* i *Royal Alexandra*, i la representacion legal

de los memorialistas, cartas diversas i *affidavits* i contratos de fletamentos del *Royal Alfred* i *Royal Alexandra*; i se debate en ella que la falta de cumplimiento del contrato de fletamento celebrado por el Gobierno de Chile con el *Royal Alfred*, fué orijinada por un acto de las fuerzas de la República i no de fuerza mayor; lo primero, porque el ajente de Chile reconoce en su contestacion que la verdadera causa que indujo al señor Bruce a suspender el cargufo de guano en el *Royal Alfred*, i a despacharlo, fué evitar que se apoderase de él la Escuadra, lo que equivale a atribuir la conducta del referido funcionario a un acto de las fuerzas de mar de la República; que, ademas, es obvia la doctrina que por fuerza de mar o tierra de la República debe entenderse dentro de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, no solo el Ejército i la Escuadra, sino toda autoridad administrativa cuyas órdenes deben ser obedecidas i respetadas bajo la sancion de la fuerza pública, que no es fuerza mayor la que estorbó el cumplimiento del contrato, porque esta supone una accion estraña, i no fué estraña la que obró, sino la del mismo contratante, que perturbó la ejecucion por medio de la Escuadra; que el fletador no fué el señor Balmaceda sino el Gobierno de Chile i la presente demanda se dirige contra dicho Gobierno; que en vista del hecho consumado de ser hoi el Gobierno de Chile ese mismo partido a cuyas operaciones se quiere dar el carácter de fuerza mayor e irresistible, apareceria el absurdo de un Gobierno dando a sus actos propios i deliberados, que era libre para efectuar o nó, las proporciones de un acontecimiento fatal que no estuvo en su mano prevenir; en cuanto a la *Royal Alexandra*, la réplica dice que la lei nacional con que el ajente de Chile quiere justificar la medida de negarse a despachar buques para los puertos ocupados por el partido del Congreso, o no puede aplicarse al caso presente, pues no es el derecho nacional interno de Chile que lo rije, sino los preceptos del Derecho Internacional; que el Derecho Internacional puede autorizar el que una nacion cierre sus puertos al comercio exterior, pero no puede permitir que un Gobierno cierre los puertos de que no está en posesion; que esto último es lo que se llama *bloqueo de papel*; pero que sea de esto lo que fuera, el precepto a que hai precisamente que atender para

apreciar el derecho de los reclamantes a ser indemnizados, es el art. 17 del Tratado de Comercio i Amistad entre Chile i la Gran Bretaña, el cual espone específicamente, que en caso de ser clausurados los puertos de una de las partes contratantes, los súbditos de la otra serian plenamente indemnizados toda vez que la detencion dure mas de doce dias.

En la dúplica se mantiene la peticion formulada en la contestacion para que no se admita el memorial en razon de que los documentos acompañados con la réplica, no salvan la deficiencia de que adolecia aquél; que otro tanto pasa con los defectos señalados a la personería i los derechos de propiedad de los buques, que ya el Tribunal se ha pronunciado sobre lo que estima acto i operacion de las fuerzas de la República i escluye de ella los actos administrativos, mas especialmente en el 7.º considerando de la sentencia recaida en la reclamacion núm. 32; por consiguiente, no se necesita ya de batir el punto, tanto mas cuanto eso está conforme con lo que resolvió en los fallos espeditos por los Tribunales Anglo-chileno e Italo-chileno de 1884-1888; que respecto del fondo de la demanda se reproduce lo que ya se tiene dicho por el ajente de Chile duplicando en los reclamaciones núms. 84, 80 i 76, sin tener que agregar sino que no se explica el que el *Royal Alexandra* hubiera podido con zarpe para el Callao dirigirse el 16 de Abril a Pisagua i no pudiera haber hecho igual cosa el 16 de Marzo; i

Considerando: en cuanto a lo que se refiere al *Royal Alfred* que la Convencion de 26 de setiembre de 1893 no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino *las reclamaciones motivadas por los actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto del mismo año;*

Considerando: que el reclamante Enrique Fernie, propietario-armador de la barca inglesa *Royal Alfred*, celebró el 6 de Junio en Valparaíso, por medio de sus ajentes señores Williamsón, Balfour i Ca., un contrato de fletamento con el Gobierno de Chile, representado por don Alfredo Lyon, para que el *Royal Alfred* fuera a Huanillos a tomar un cargamento de guano para portearlo a Europa;

Considerando: que si el 14 de Febrero de 1891 el agente del Gobierno fletador no quiso completar el cargamento cuando no faltaban sino 277 toneladas de guano, esta negativa no importa un acto u operacion ejecutada por las fuerzas de tierra de la República: que, ademas, es de notoriedad pública que ninguna operacion de guerra se verificó en Huanillos en aquella época; que no se trata en este caso sino de una controversia ordinaria acerca del cumplimiento de un contrato de fletamento celebrado en Chile, i que, por consiguiente, este Tribunal Arbitral es incompetente para definirla;

Considerando: respecto a la barca *Royal Alexandra*, que si es cierto, como lo declara el reclamante, Enrique Fernie, armador propietario de la barca inglesa *Royal Alexandra*, que el 19 de Enero de 1891 la Escuadra del partido congresista dió orden al capitán de este buque, que acababa de entrar a Valparaiso, de que saliera de la bahia porque el puerto estaba bloqueado, no puede el Gobierno ser responsable por los ocho dias de estadias que se reclaman; que el puerto de Valparaiso estaba realmente bloqueado el 19 de Enero de 1891 i que el Gobierno no responde de las consecuencias de este acto lejítimo de guerra a los buques neutrales que no podian entrar o detenerse en un puerto bloqueado conforme a derecho;

Considerando: que aun cuando se probara que la barca empleó 48 dias para desembarcar su cargamento de carbon en lugar de 23 que normalmente se gastan, no debe dirigir su accion el reclamante contra el Gobierno para pedir una indemnizacion por el retardo que se produjo en la descarga; que el Gobierno no fué parte en el contrato, miéntras que los fletadores se obligaron en el contrato de fletamento de 13 de Mayo de 1890, a desembarcar el cargamento a razon de 50 toneladas en cada dia útil; que el reclamante debe, pues, demandar a los fletadores por la indemnizacion que cree se le debe en razon de la demora, quedando a salvo el derecho de aquéllos, los fletadores, para citar a juicio a las personas que le hubieran estorbado, contra derecho, el cumplir con sus obligaciones;

Considerando: respecto a lo que se reclama por detencion de la

barca *Royal Alexandra* en el puerto de Valparaiso, desde el 16 de Marzo al 14 de Abril de 1891 que la incompetencia de este Tribunal se funda en los siguientes capítulos primordiales, a saber:

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *Royal Alexandra* hiciera a la vela para Pisagua el 16 de Marzo de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puerlos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del derecho público interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno *de jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Royal Alexandra*;

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Comercio, Amistad i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se decretare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando

la *delencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar sus puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del señor Balmaceda respecto de la barca *Royal Alexandra* cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo reconoce el ajente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en el interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del pais abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio los ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida apli-

cada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo.» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el Presidente Balma-ceda con respecto a la barca *Royal Alexandra* cae bajo la prescrip-cion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizacio-nes para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indem-nizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Royal Alexandra* en contra del Gobierno de Chile.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, absuelve al Gobierno de Chile de la demanda en cuanto por ella se le cobra el pago de estadías de la barca *Royal Alexandra* por retardo en la descarga i la prohibicion de anclar en el puerto de Valparaiso durante el bloqueo; i se declara incompetente para co-nocer de la reclamacion en la parte que se refiere al *Royal Alfred*.

Por las mismas consideraciones espresadas en el cuerpo de esta sentencia los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña se declaran incompetentes para conocer de la parte de la demanda en que se cobran los daños causados por la detencion del buque *Royal*

Alexandra en Valparaíso desde el 16 de Marzo al 14 de Abril de 1891.

El señor árbitro de Chile concurre también a esta declaración de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en su voto separado, recaídos en los casos núm. 76 i demás análogos. Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.
—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña, declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convención de arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.



RECLAMACION N.º 93

WALTERIO J. CHAMBERS

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Walterio J. Chambers, jereñte de la sociedad anónima denominada *The Lancaster Shipowners' Company*, armadora i propietaria del navío *Hornby Castle*, segun consta del poder que acompañamos, al Tribunal Arbitral Anglo-chileno respetuosamente decimos:

La sociedad anónima que representamos ha sido constituida con sujecion a las leyes inglesas i tiene radicado su domicilio en la ciudad de Liverpool desde antes del año de 1891 i hasta la fecha. No tomó participacion alguna en la guerra civil de Chile, que principió el 7 de Enero de 1891 i llegó a su término el 28 de Agosto del mismo año. No ha recibido compensacion por los perjuicios que motivan la reclamacion que pasamos a formular.

El *Hornby Castle* fué fletado el 6 de Setiembre de 1890 a los señores Duncan, Fox i Ca., para tomar un cargamento de carbon en el Tyne i dirijirse a Valparaiso, en donde los fletadores deberian designar los puertos de descarga.

Llegó a este puerto el 6 de Enero de 1891, i habiéndolo avisado a los fletadores, éstos determinaron que el buque prosiguiese a Antofagasta i a Iquique a efectuar su descarga. Mas, el 9 de Enero,

dia en que la nave estaba lista para zarpar, las autoridades rehusaron en absoluto despacharla para cualquier puerto del norte. Solo pudo salir de Valparaíso el 17 de Enero, porque al fin la autoridad, despues de muchos esfuerzos, consintió en alzar la detencion. Estuvo, pues, el buque 8 dias detenido en Valparaíso a causa de la orden referida. El 22 de Enero arribó a Antofagasta i luego empezó su descarga. El 7 de Marzo, encontrándose aun en Antofagasta, llegó a la bahía el crucero *Esmeralda* i estableció el bloqueo del puerto i prohibió toda comunicacion con tierra. El 13 de Marzo pudo salir el *Hornby Castle*, remolcado por la nave de guerra inglesa *Acorn*. Hizo rumbo a Iquique i fondeó allí el 17 de Marzo. Llevaba aun 250 toneladas de carbon a bordo para desembarcarlas en el puerto mencionado, pero no se le permitió empezar la descarga hata el 30 de Marzo.

El *Hornby Castle* estaba fletado a los mismos señores Duncan, Fox i Ca., para que, una vez que desembarcase el carbon, tomase en Iquique un cargamento de salitre i lo condujese al Reino Unido o al continente europeo. Pero el Presidente señor Balmaceda prohibió la esportacion de salitre i prohibió pagar los derechos de esportacion al partido revolucionario, so pena de exijirlos él como si no se hubiesen satisfecho. De esta manera se vió el *Hornby Castle* en la necesidad de renunciar a este carguío, i el contrato de fletamento con los señores Duncan, Fox i Ca. quedó cancelado.

Este contrato fué sustituido por otro con los mismos señores, para ir al puerto de Talcahuano a recibir un cargamento de trigo i trasportarlo al Reino Unido o al continente europeo.

Zarpó el *Hornby Castle* de Iquique el 5 de Abril de 1891 i fondeó en Talcahuano el 1.º de Mayo. El 11 de Junio, mientras cargaba trigo, se prohibió, por orden de la autoridad local, continuar embarcando este cereal, i solo el 22 de Junio fué dable obtener que se permitiese al buque completar su cargamento.

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma total de mil setecientas libras esterlinas nueve chelines (£ 1,700.9.0), cuyo detalle es el siguiente:

1.º Ciento noventa i una libras esterlinas doce chelines (£ 191.12.0) por 8 dias de detencion en Valparaiso, a razon de cuatro peniques (4) diarios por cada una de las 1,437 toneladas de capacidad del buque.	£ 191.12.0
2.º Ciento noventa i una libras esterlinas doce chelines (£ 191.12.0) por 8 dias de detencion en Antofagasta, computados como queda dicho	191.12.0
3.º Trescientas once libras esterlinas siete chelines (£ 311.7.0) por 13 dias de detencion en Iquique. .	311. 7.0
4.º Setecientas cuarenta i dos libras esterlinas nueve chelines [£ 742.9.0] por el retardo procedente de la prohibicion de embarcar salitre i el viaje a Talcahuano	742. 9.0
5.º Doscientas sesenta i tres libras esterlinas nueve chelines [£ 263.9.0] por 11 dias de detencion en Talcahuano	263. 9.0
Total.	<u>£ 1,700. 9.0</u>

Solicítase el pago de intereses legales de 6% anual sobre la suma espresada. Ofrécese acreditar oportunamente los hechos que se han referido en este memorial, si el Gobierno de Chile los negare.

We hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & Co.

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour and Company, at the British Consulate General at Valparaiso this sixteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Walterio J. Chambers, titulado jерente de la sociedad anónima *The Lancaster Shipowners' Company* la firma comercial Williamson, Balfour i Ca. demanda en cinco partidas la suma de £ 1,700.9.0 por perjuicios que se dicen causados al buque *Hornby Castle* por retardo de éste en diversos puertos de Chile, de Enero a Junio de 1891.

1 Debo confesar que esta reclamacion me parece de las mas infundadas entre las mui infundadas relativas a buques presentadas por los señores Williamson, Balfour i Ca.

El poder acompañado aparece, mas que otros, con interpolaciones entre líneas en su parte sustancial, que lo hacen inaceptable. Leyéndolo, uno no sabe quienes son los dueños del buque, ni si el señor Chambers es director jерente de aquel o de la indicada sociedad anónima *The Lancaster Shipowners' Co.*, sobre la cual no se da noticia alguna.

De modo que mas injustificadas, si cabe, están en este caso que en otras las personerías: la del señor Chambers para representar a la titulada sociedad anónima; la de los señores Williamson. Balfour i Ca., para proceder como delegatario de aquél; i la del señor Nicholson para hacer lo mismo como delegatario del poder, no legalizado, que se supone dado a aquellos en Liverpool el 24 de Febrero de 1894.

En ningun caso aquel poder puede suplir la falta de documentos auténticos, espedidos por los competentes funcionarios, que acrediten las condiciones de registro del *Hornby Castle*, el dominio de éste, el carácter de súbdito ingles de su dueño, etc., si bien por pertenecer, como se dice, a una sociedad anónima, no hai súbdito ingles que pueda reclamar ante V. E., porque ese calificativo es inaceptable a las personas jurídicas, las cuales carecen, ademas, de personería fuera del territorio en que impera la lei que les dió existencia.

A mas del referido i defectuoso poder, no se acompaña otro documento que una protesta hecha en Talcahuano por el capitan de aquel buque ante el Consulado de S. M. B. el 16 de Julio de 1891; protesta que, pudiendo i debiendo aclarar los sucesos ocurridos al buque, nada aclara i nada dice que pudiera ilustrar la estraña e increible relacion del memorial.

2 La partida primera, ascendente a £ 151.12.0, corresponde a ocho dias que se dice haber pasado el *Hornby Castle* en Valparaiso por no haber sido despachado de ahí para Antofagasta sino el 17 de Enero del referido año. Nada de particular ofrece esta partida, análoga a otras ya consideradas en reclamaciones de los mismos memorialistas.

3 Asciede la partida 2.^a a la misma cantidad que la anterior i corresponde a ocho dias que, segun se dice, pasó en Antofagasta el buque despues que el 7 de Marzo el crucero *Esmeralda* estableció el bloqueo de aquel puerto. No se comprende por qué el *Hornby Castle* no salió aquel dia del puerto, ni como es posible cobrar perjuicios ocasionados por un bloqueo lejítimo.

4 A £ 311-7-0 asciede la partida 3.^a, correspondiente a 13 dias, entre el 17 i el 30 de Marzo, durante los cuales al referido buque no se habria permitido empezar la descarga de unas 250 toneladas de carbon que llevaba.

En particular, niego el impedimento como absolutamente inverosímil, de parte de las nuévas autoridades, las cuales desde el 25 de Febrero tenian abierto el puerto de Iquique, cuyo comercio les interesaba fomentar, procurando principalmente la introduccion de carbon, mui escaso entónces para el trabajo de las salitreras. La demora en la descarga, si la hubo, fué seguramente de parte del capitan o de los consignatarios, i de ellos solos seria la responsabilidad.

5 La partida 4.^a por £ 742-9-0 corresponde a que, segun se dice el memorial i niego yo, el *Hornby Castle* renunció a cierto fletamento de salitre por temor a un doble pago del impuesto aduanero, i a que substituyó dicho fletamento por otro para cargar trigo en Talcahuano. Tres veces he leído lo relativo a esta partida i no he

podido comprenderla. Cobrar por un trasporte no verificado i por la sustitucion de un contrato por otro, que pudo ser mas beneficioso, i cobrar una cantidad absolutamente arbitraria, son cosas que requerian alguna comprobacion de los hechos i alguna demostracion del derecho. Miéntras estas no se produzcan satisfactoriamente, seguiré creyendo que esta partida 4.^a es mas que orijinal.

Lo dicho en esta parte sobre prohibicion de esportar salitre o sobre doble pago de los derechos de esportacion, no tiene aplicacion en nuestro caso. No hai para que discutir aqui el alcance de esas medidas, que no llegaron a hacerse efectivas, que de hecho a nadie impidieron esportar salitre pagando el impuesto únicamente a las nuevas autoridades de Tarapacá, para las cuales aquel fué su gran fuente de recursos. Si el *Hornby Castle* hubiera efectivamente sido obligado a pagar en el sur el impuesto sobre salitres que ya hubiera pagado en el norte, entónces podríamos discutir el punto. Hacerlo ahora seria completamente inoficioso.

6 La partida 5.^a i última, ascendente a £ 263-9-0, corresponde a once dias del mes de Junio, durante los cuales se habria prohibido por la autoridad local de Talcahuano que el *Hornby Castle* continuara alli cargando trigo. No se sabe ni por que fué la prohibicion, ni por qué fué el alzamiento de ella. El hecho, inverosímil de por si, no aparece absolutamente justificado.

7 Prescindiendo de las particularidades observadas, esta reclamacion es análoga a las núms. 67, 75 i demas relativas a buques, presentadas por los mismos memorialistas.

Por eso, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, lo dicho en mis contestaciones a dichas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles la titulada compañía anónima reclamante i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas militares o navales de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerias ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

El señor agente de Chile empieza su contestacion avanzando que, en su concepto, la presente reclamacion es una de las mas infundadas que nosotros hayamos presentado.

Si esta opinion fuese la que realmente ha llegado a formarse el señor agente, confiamos en que le será fácil abandonarla tan luego como hayamos rectificado ciertos errores en que ha caido.

El señor agente dice no haber podido comprender si el señor Chambers, nuestro mandante es director jerente del *Hornby Castle* o de la *Lancaster Shipping Company, Ld.* Es fácil explicar el carácter que corresponde a nuestro poderdante, con el *affidavit* que ahora presentamos. Ante todo, la *Lancaster*, es una sociedad anónima inglesa segun consta del certificado de incorporacion que hemos agregado a la reclamacion de la *Cupica*. Esta sociedad anónima es dueña de la *Hornby Castle* i tiene por jerente o administrador a una firma social, la de *Juan Chambers i Ca.* De esta firma es el único miembro nuestro mandante, por manera que es este el único jerente o administrador de la *Lancaster Shipping Co. Ld.* Todo esto consta del *affidavit*, como asimismo la circunstancia de ser súbditos ingleses todos los accionistas de la *Lancaster*, lo cual, ademas, está corroborado por medio de una certificacion especial del notario que autoriza el documento. En rigor, no habia para que constatar la nacionalidad de los accionistas de la *Lancaster*; bastaba que esta fuese una sociedad constituida con arreglo a las leyes inglesas o domiciliadas en el pais, i esto es lo que comprueba el aludido certificado de incorporacion. Las sociedades anónimas tienen la

nacionalidad del país en donde se constituyen: el Banco de Chile es una sociedad chilena porque se ha organizado en Chile, i con arreglo a las leyes de esta nación, del mismo modo que la Lancaster es una sociedad británica por que se ha organizado en Inglaterra conforme a las leyes de ese país.

I esto nos trae a decir algunas palabras, las estrictamente necesarias, acerca de una peregrina teoría proclamada por el señor agente, cual es la de que las sociedades anónimas no tienen derecho a reclamar ante V. E., porque no son súbditos ingleses i no lo son por carecer de personería fuera del territorio en que impera la lei que les dió existencia.

Desde luego, la doctrina, si tal puede llamarse, se aplicaría, a ménos que se prescindiera de la lójica, así a las sociedades anónimas como a las colectivas o en comandita, porque tanto aquellas como éstas son personas ficticias, diversas de las individualidades que la forman. No hai para qué observar que una teoría que niega a todas las especies de sociedades personería fuera del país en que se han constituido, está condenada por el recto criterio.

Pero V. E. ha reconocido la personería de las sociedades anónimas al dispensarlas en su artículo V del deber de indicar en el memorial de la demanda los nombres, domicilio i nacionalidad de todos los socios que la componen.

I ha hecho bien V. E. en declarar, de este modo implícito, que las compañías anónimas pueden presentarse como reclamantes, esto es, que tienen, como dice el señor agente, vida internacional, porque lo contrario habria equivalido a establecer que sus bienes son bajo el punto de vista del Derecho de Jentes, *res nullius* i pueden ser ocupados o menoscabados impunemente por cualquiera persona. Por lo demas recordamos haber debatido con mas detenimiento esta cuestion, si tal nombre puede dársele, en la réplica referente a la *Cúpica*.

Ninguna observacion especial ha merecido al señor agente la primera partida de la cuenta que se cobra en el memorial ascendente a £ 191.13.0 i emanada de la detencion del *Hornby Castle* en Valparaiso, desde el 9 hasta el 17 de Enero. Se nos remite, por lo que hace a este cobro, a lo espuesto en la contestacion de

los reclamos de igual procedencia i nosotros tambien nos referiremos a la réplica que en ellos hemos presentado.

La segunda partida procedente de ocho dias de detencion en Antofagasta i montante a £ 191.12.0 tambien ha sido contestada con una referencia. Nosotros hemos dicho ya a este respecto i ahora lo repetimos, que lo que se ha denominado bloqueo de Antofagasta no tuvo ninguno de los caracteres legales i prácticos de un verdadero bloqueo.

La tercera partida, por £ 311.7.0, valor de 13 dias de retardo en Iquique a consecuencia de haber impedido la descarga las autoridades, será materia de prueba.

En lo referente a la cuarta partida que sube a £ 742.9.0 i trae su orijen del daño que experimentó el *Hornby Castle* renunciando al fletamento que tenia celebrado para cargar salitre en Iquique i dirijiéndose a Talcahuano a cargar trigo, el señor ajente espone que ha leido tres veces este ítem i no ha logrado comprenderlo. Trataremos de explicarlo con claridad suficiente para que no sea dable dejar de entenderlo.

El segundo contrato de fletamento que corre en el legajo adjunto a este escrito, prueba que real i verdaderamente el *Hornby Castle* fué fletado el 27 de Octubre de 1890 para llevar de retorno un cargamento de salitre, una vez que hubiese descargado el carbon que traia para la costa del Pacífico.

Pero el decreto que espidió el señor Balmaceda prohibiendo bajo penas mui severas el embarque de salitre trajeron por inmediata consecuencia la rescision del contrato de fletamento de la *Hornby Castle* i de las demas naves que se hallaban en análogas condiciones.

La razon de la rescision del contrato se explica mui fácilmente: la nave tenia que regresar a Europa bajando de Iquique al Cabo de Hornos; durante esta travesia podia ser sorprendida i apresada, i aun confiscada por la Escuadra al servicio del señor Balmaceda, por no haber obedecido sus decretos. Podia tambien verse obligada a entrar de arribada a cualquier puerto ocupado por el Gobierno del señor Balmaceda, i allí se le habrian aplicado las penas indicadas, o por lo ménos se le habria exigido que pagara por segunda vez el derecho de esportacion del salitre.

Ante semejantes expectativas no habia mas que rescindir el fletamento de salitre o renunciar a él i tal fué lo que hizo, como lo manifiesta el tercer contrato de fletamento para cargar trigo en Talcahuano, agregado tambien al espediente adjunto.

Ahora bien, si se hubiera permitido al *Hornby Castle* tomar el cargamento de salitre para lo cual estaba fletado, su viaje de regreso se habria hecho en pocos dias. La indemnizacion que corresponde a esta pérdida de tiempo, calculada como es costumbre en las estadias, es de 4 peniques diarios por tonelada, o sean respecto de la *Hornby Castle* a £ 742.9 por toda la demora, ya que su capacidad es de 1437 toneladas netas de rejistro.

El item 5.º de la cuenta, por £ 263.9.0 proveniente de once dias de detencion en Talcahuano, a causa de la prohibicion de cargar trigo, constituye un reclamo idéntico a los demas procedentes del mismo hecho. El señor ajente reproduce por via de contestacion lo que ha espuesto en ellas, i nosotros tambien nos referimos a nuestra réplica.

Ademas de los documentos que hemos mencionado en el curso de este memorial, acompañamos varias cartas cambiadas entre el naviero, el capitan i los señores Duncan Fox i Ca., i el Diario de Navegacion de la *Hornby Castle*.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA

DÚPLICA

Excmo. Señor:

De las cinco partidas que forman esta reclamacion, solo la primera i ménos importante se funda en detencion del buque *Hornby Castle* en Valparaiso, durante ocho dias, tratándose en realidad, no de detencion o embargo, sino de negativa del decreto de *zarpe* para los puertos del norte, como en el caso de la barca *Cupica* [reclamacion núm. 75] al cual me refiero respecto de la espresada partida primera, lo mismo que al del buque *Wallacetown* (reclamacion número 85), confirmatorio de aquel.

Respecto de las cuatro últimas partidas de la presente reclamacion, se fundan en suspensiones o entorpecimientos que el *Hornby Castle* habria sufrido en descargar su carbon en Antofagasta por razon de bloqueo, i en cargar salitre en Iquique i trigo en Talcahuano, con mas viaje entre estos dos puertos. Bajo todos estos respectos, esta reclamacion corresponde a la categoría de la núm. 67 de los mismos memorialistas, relativa al buque *Ovcrdale*. A lo dicho en ella i en las demas análogas me refiero aqui en relacion a dichas cuatro partidas.

La cuarta es particularmente digna de atencion. La esplicacion que de ella ha querido dar el replicante la deja mas incomprensible que ántes. Segun él, por obedecer el *Hornby Castle* decretos del Gobierno de Santiago que prohibian la esportacion de salitre de los puertos ocupados por los congresistas, decretos que nadie obedeció, que los agentes diplomáticos i navales de S. M. B. en Chile, es decir del Gobierno reclamante mismo, declararon que no obedecieran; por manifestarse mas sumisos a esos decretos que al de clausura de aquellos puertos, los tímidos directores de aquel buque rescindieron, segun cuentan, un fletamento para tomar salitre en Iquique i lo cambiaron por otro para cargar trigo en Talcahuano, sobre la misma via de regreso a Europa. ¿Donde está el perjuicio i como se calcula para-hacerlo subir a £ 742-9-0 esa sola partida? En el viaje de Iquique a Talcahuano, parece decirse; dejándose entender que con la referida prohibicion de esportar salitre se habia ejecutado un acto de las fuerzas, no sé si de tierra o de mar, con flagrante violacion de las leyes i usos de la guerra. Si el último contrato hubiera sido para cargar lanas en Buenos Aires, por ejemplo, o café en el Brasil, ya que no harinas en Australia, puede calcularse adonde habria llegado la responsabilidad de la República por el cambio. I todo dependia de la voluntad de los reclamantes.

A mi juicio, no existe de esa partida otra esplicacion que una encontrada en la carta anexa a la réplica, escrita desde Talcahuano en Mayo de 1891 por el capitan del *Hornby Castle* a su naviero: «En este pais, decia con gracia picaresca el capitan, *en este pais no son de los mas listos*». Los reclamantes lo creyeron, acaso con razon, i de ahí la introduccion de partidas como aquella cuarta. . .

No me queda sino que espresar mi reconocimiento al reclamante por hacer gracia a Chile de una sesta partida, renunciando a reclamar tambien por marejadas producidas en Talcahuano por los vientos del norte, que alli prevalecen en Mayo i Junio, segun lo declara en el núm. 5 de su *affidavit*, agregado tambien a la réplica.

En conclusion, queda siempre para mi esta reclamacion como una de las mas injustificadas entre las mui injustificadas presentadas por los señores Williamson, Balfour i Ca. Con esa conviccion, termino suplicando a V. E. que, en vista de lo espuesto por mi en esta i en las citadas reclamaciones núms. 67 i 75 i demas análogas, se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Walter J. Chambers, jereñte de la sociedad anónima «The Lancaster Shipowners, Company Limited» armadores i propietarios del buque *Hornby Castle*, reclaman del Gobierno de Chile mil setecientas libras esterlinas nueve chelines [£ 1,700-9], mas intereses legales del 6% anuales, por detencion de la nave.

Los memorialistas esponen que el *Hornby Castle* fué fletado el 6 de Setiembre de 1890 a los señores Duncan, Fox i Ca. para tomar un cargamento de carbon en el *Tyne* i portearlo a Valparaiso, en donde los fletadores debían designar los puertos de descarga; que el buque llegó a Valparaiso el 6 de Enero de 1891 i los fletadores le ordenaron proseguir a Antofagasta e Iquique: pero que el 9 de Enero, cuando la nave estaba lista para zarpar, las autoridades rehusaron en absoluto despacharla para cualquier puerto del norte, que solo pudo salir el 17 de Enero, porque al fin la autoridad, despues de muchos esfuerzos, consintió en alzar la detencion; que estuvo de esta manera detenido el buque ocho [8] dias en Valparaiso; que el

22 de Enero arribó a Antofagasta i luego empezó su descarga; que el 7 de Marzo encontrándose aún en Antofagasta la nave, llegó a la bahía el crucero *Esmeralda* i estableció el bloqueo del puerto i prohibió toda comunicacion con tierra; que el 13 de marzo pudo salir el *Hornby Castle* remolcado por la nave de guerra inglesa *Acorn*; que hizo rumbo a Iquique, donde fondeó el 17 de Marzo: que llevaba aun doscientas cincuenta [250] toneladas de carbon para desembarcarlas en este último puerto; pero que no se le permitió empezar la descarga hasta el 30 de Marzo; que *Hornby Castle* estaba fletado a los mismos señores Duncan, Fox i Ca. para que una vez desembarcado el carbon, tomase en Iquique un cargamento de salitre i lo condujera al Reino Unido o al Continente Europeo; pero que el Presidente Balmaceda prohibió la esportacion del salitre i tambien prohibió pagar los derechos de esportacion al partido revolucionario bajo la sancion de exijirlos él como si no se hubieran satisfecho; que por esa circunstancia se vió el *Hornby Castle* en la necesidad de renunciar a este carguío i el contrato de fletamento con los señores Duncan, Fox i C^a. quedó sin efecto; que este contrato fué sustituido por otro con los mismos señores para cargar trigo en Talcahuano; que el *Hornby Castle* zarpó de Iquique el 5 de Abril de 1891 i fondeó en Talcahuano el 1.º de Mayo; que el 11 de Junio, mientras cargaba trigo, se prohibió por orden de la autoridad local, continuar embarcando este cereal i que solo el 22 de Junio se pudo obtener permiso para completar el cargamento; que en vista de lo espuesto, reclama del Gobierno de Chile el pago de mil setecientas libras esterlinas nueve chelines (£ 1,700-9-0), cantidad compuesta de las siguientes partidas: ciento noventa i una libras esterlinas doce chelines (191-12-0), por ocho [8] dias de detencion en Valparaiso, a razon de cuatro (4) peniques diarios por cada una de las mil cuatrocientas treinta i siete [1437] toneladas de capacidad del buque; ciento noventa i una libras esterlinas doce chelines (£ 191-12-0) por ocho (8) dias de detencion en Antofagasta, computados como queda dicho; trescientas once libras esterlinas siete chelines (£ 311-7-0) por trece (13) dias de detencion en Iquique; setecientas cuarenta i dos libras i nueve chelines (£ 742-9-0), por el retardo procedente de la prohibicion para cargar salitre i el viaje

a Talcahuano i doscientas sesenta i tres libras esterlinas nueve chelines (263-9-0) por once dias de detencion en Talcahuano; se cobran, ademas, intereses del 6% anuales.

Se acompañan los poderes de los memorialistas i la protesta del capitan del *Hornby Castle*, estendida ante el cónsul de S. M. B. en Talcahuano.

El agente de Chile, contestando, dice que esta reclamacion le parece la mas infundada entre las mas infundadas, relativas a buques, presentadas por los señores Williamson, Balfour i Ca.; pues los poderes i los derechos manifestados de propiedad sobre la nave *Hornby Castle* son mui irregulares i deficientes, que el ser sociedad anónima la que se pretende propietaria, todavía hace mas defectuosa la demanda, que ningun hecho está comprobado i que algunas partidas que se cobran no se pueden comprender, por ejemplo, la 4.ª, por setecientos cuarenta i dos libras esterlinas nueve chelines (£ 742-9-0), que corresponde segun el memorial, a la renuncia que hizo el capitan del *Hornby Castle* a cierto fletamento de salitre por temor a un doble pago del impuesto aduanero i a que sustituyó dicho fletamento por otro para cargar trigo en Talcahuano; que cobrar por un trasporte no verificado i por la sustitucion de un contrato por otro, que pudo ser mas beneficioso i cobrar una cantidad absolutamente arbitraria, son cosas que requieren una comprobacion de los hechos i alguna demostracion de los derechos todo lo cual se omite; que lo que se dice en esta parte, sobre prohibicion de esportar salitre o sobre doble pago de derechos, no tiene aplicacion en este caso puesto que se confiesa que se pudo haber esportado esa sustancia pagando los derechos a las nuevas autoridades de Tarapacá; que si al *Hornby Castle* se le hubiera efectivamente obligado a pagar en el sur el impuesto que ya habia pagado en el norte, entónces cabria discutir el punto, que respecto a la 5.ª partida, por prohibicion impuesta por las autoridades del puerto de Talcahuano para que el buque *Hornby Castle* continuara cargando, no se sabe ni por qué se prohibió ni por qué se alzó la órden denegativa; que prescindiendo de las particularidades observadas, como esta reclamacion es análoga a las números 67 i 75, presentadas por los mismos memorialistas señores Williamson, Balfour i C.ª, se limita el

ajente de Chile a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, lo dicho por él en sus contestaciones a dichas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren a la incompetencia del Tribunal por no ser súbdito inglés la titulada compañía anónima reclamante i por no tratarse de actos ejecutados por las fuerzas militares o navales de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento por su parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

En la réplica i dúplica se reproduce lo dicho anteriormente i con la primera se acompañan varias cartas cambiadas entre el armador, el capitán i los señores Duncan, Fox i Ca. i contratos de fletamento, el diario de navegacion del *Hornby Castle* i certificados de nacionalidad del reclamante i su calidad de propietario del buque *Hornby Castle*, espedidos por el encargado de negocios de S. M. B. en Chile; i

Considerando: que la incompetencia de este Tribunal Arbitral para conocer de la reclamacion presentada por Walter J. Chambers, jereñte de la sociedad anónima inglesa *The Lancaster Shipowners' Company*, propietario del buque inglés *Hornby Castle*, en la parte que se refiere a la detencion del espresado buque en el puerto de Valparaiso desde el 9 al 17 de Enero de 1891, se funda en los dos capítulos preferentes que siguen, a saber:

Considerando: que la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaiso para permitir el que la barca *Hornby Castle* se hiciera a la vela para Antofagasta e Iquique el 19 de Enero de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las

fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razon de urjencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejitima bajo el punto de vista del derecho público interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno de *jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Hornby Castle*;

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Amistad, Comercio i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se dictare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *delencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar sus puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, § 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del Presidente Balmaceda respecto de la barca *Hornby Castle* cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo reconoce el agente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en el interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer ilícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del país abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el bloqueo ficticio o bloqueo de papel, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio los ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se encontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, mientras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un país, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i

semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo.» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el Presidente Balma-
ceda con respecto a la barca *Hornby Castle* cae bajo la prescrip-
cion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizacio-
nes para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el
mismo artículo establece el nombramiento de árbitros especiales
encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indem-
nizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este
Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la
Hornby Castle en contra del Gobierno de Chile.

Considerando: que si el buque *Hornby Castle* no pudo descar-
gar en el puerto de Antofagasta desde el 7 al 13 de Marzo de 1891,
fué ello, como lo confiesa el reclamante, en razon del estado de
bloqueo efectivo en que se encontraba dicho puerto en aquella
época i que, por consiguiente, no puede hacerse al Gobierno de
Chile responsable de las consecuencias que este acto lejítimo de
guerra pudo producir en las operaciones comerciales de los buques
neutrales surtos en los puertos bloqueados conforme a derecho;

Considerando: que si el buque *Hornby Castle*, que salió de An-
tofagasta para Iquique, no pudo descargar las doscientas cincuenta
toneladas (250) de carbon que llevó para dicho puerto, desde el 17
al 30 de Marzo, como lo afirma el reclamante, no se ha comproba-
do de manera alguna que fué ello a causa de actos ejecutados por
el Gobierno; que este último no fué parte en el contrato de fleta-
mento i que debe, en consecuencia, dirigir su accion el demandante
contra los fletadores para reclamarles indemnizacion, en conformi-
dad a las estipulaciones del contrato de fletamento, por los perjui-
cios que les causó este atraso en el desembarque del cargamento;
que es de pública notoriedad que las operaciones comerciales vol-
vieron a su estado normal en el puerto de Iquique a fines del mes
de Febrero de 1891;

Considerando: que al Gobierno tampoco puede hacérsele respon-
sable por la rescision del contrato de fletamento celebrado en Li-

verpool el 27 de Octubre de 1890 entre el reclamante i los señores Duncan, Fox i Ca., para embarcar un cargamento de salitre en Iquique; que el Gobierno no fué parte en ese contrato de fletamento i que si realmente la esportacion de salitre no hubiera sido posible entónces, esto no debe atribuirse sino al estado de conmocion en que se encontraba aquella parte del pais en esa época; que, ademas, es de notoriedad pública que el embarque de salitre se restableció a fines de Febrero de 1891; i que los decretos del Presidente Balmaceda para impedir la esportacion de esa sustancia, se estimaron como letra muerta en los puertos del norte que se habian sustraído de su autoridad; que, mas aún, la barca *Hornby Castle* se encontraba en Iquique desde el 17 al 30 de Marzo i que el decreto del Presidente Balmaceda, declarando clausurados al comercio los puertos del norte, que tiene fecha 1.º de Abril, no pudo ejercer influencia sobre el nuevo contrato de fletamento para cargar trigo en Talcahuano, que tiene fecha 24 de Marzo de 1891, anterior a la del decreto aludido;

Considerando: que si la esportacion de trigo fué prohibida en Talcahuano desde el 11 al 22 de Junio de 1891, como afirma el reclamante sin comprobarlo, el Gobierno del Presidente Balmaceda no habria sino ejercitado el lejítimo derecho que le asistia para prohibir la esportacion de cereales, sobre todo en tiempo de guerra; que esta medida lejítima no le acarrea la obligacion de pagar indemnizacion alguna a un buque neutral que pretende haberse encontrado durante 11 dias en la imposibilidad de embarcar su cargamento.

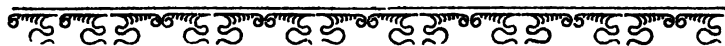
Por estos fundamentos, el Tribunal, por unanimidad de votos, absuelve al Gobierno de Chile del cobro de las estadías del *Hornby Castle* en Antofagasta, Iquique i Talcahuano i de los perjuicios causados por rescision de un contrato de fletamento i viaje a Talcahuano de dicha nave.

I por las mismas consideraciones espresadas en el cuerpo de esta sentencia, los señores árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña, se declaran incompetentes para resolver sobre los perjuicios causados por la detencion del buque reclamante en Valparaíso durante los dias trascurridos entre el 9 i 17 de Enero de 1891.—El señor

árbitro de Chile concurre tambien a la declaracion de incompetencia por los motivos especiales que espresa en voto separado, en los casos núms. 76 i demas análogos.—Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos árbitros de Béljica i de la Gran Bretaña declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmase la sentencia precedente, dicho señor árbitro se negó formalmente a hacerlo.—Santiago, 8 de Febrero de 1896. —CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN





RECLAMACION N.º 94

ALEJANDRO PARK LYLE

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por don Alejandro Park Lyle, jereñte de la sociedad anónima denominada *Lyle Shipping Company Ld.* la cual sociedad es armadora i propietaria de la nave *Cape Breton*, constando nuestra personerfa del poder que acompañamos al Tribunal Arbitral Anglo-Chileno respetuosamente decimos:

La Compañía que representamos es una sociedad anónima establecida en Glasgow, conforme a las leyes inglesas, observó durante la guerra civil de Chile estricta neutralidad, i no ha presentado a ningun otro tribunal la reclamacion que en seguida deduciremos. Tampoco ha obtenido compensacion, total o parcial, por los daños cuya indemnizacion habremos de solicitar.

El *Cape Breton* fué fletado en Lóndres por la Compañía denominada *The Creta Coal Company Limited*, el 11 de Junio de 1890, para tomar un cargamento de carbon en Newcastle i desembarcarlo en Valparaiso o en otros puertos de la costa de Chile.

Designóse Valparaiso como puerto de descarga; allí se dirijió el capitan i llegó al puerto el día 21 de Enero de 1891. Al entrar en él fué detenido el buque por la corbeta *O'Higgins* de la Escuadra chilena, i uno de sus oficiales pasó a bordo para notificar al capitan que el puerto se encontraba bloqueado por las naves de la Escuadra

la cual se habia desligado de toda obediencia hácia el Gobierno del señor Balmaceda i que, en consecuencia, no se permitia la entrada en la bahía.

El capitan determinó entónces dirigirse al puerto mas cercano, que era el de Coquimbo, el cual, segun creia, no se encontraba bloqueado.

Arribó en Coquimbo el 24 de Enero, en donde permaneció doce dias esperando que se suspendiese el bloqueo de Valparaiso ó le impartiesen nuevas órdenes los armadores.

Habiendo sabido que Valparaiso estaba franco, se hizo a la vela para este puerto el 5 de Febrero i arribó allí el 13 del mismo mes.

Sabia el capitan que el *Cape Breton* habia sido fletado en Hamburgo a los señores Weber i Ca. para ir a tomar un cargamento de salitre a los puertos del norte, apénas concluyese su descarga en Valparaiso. Apresuró, en consecuencia, esta operacion, i estuvo listo para zarpar, a cumplir con el referido contrato, el dia 13 de Abril. La autoridad se negó a despacharlo para el puerto de Pisagua, que era el que se le designaba para el carguío de salitre, i mantuvo la interdiccion hasta el dia 30 de Abril.

La detencion del *Cape Breton* en Valparaiso que amenazaba prolongarse indefinidamente, obligó a los armadores a dejar sin efecto el fletamento pactado con Weber i Ca., i para obtener la cancelacion del contrato les fué menester indemnizar a éstos con la suma de cuatrocientas libras esterlinas (£ 400).

Reclámase del Gobierno de Chile el pago de la suma total de mil cuatrocientas cuarenta i cuatro libras esterlinas tres chelines (£ 1.444-3-0), que se descompone en las siguientes partidas:

- 1.ª Quinientas cuarenta i cuatro libras esterlinas
catorce chelines cuatro peniques (£ 544-14-4),
por los veintitres dias perdidos a consecuencia
de la arribada a Coquimbo que, en razon del
bloqueo de Valparaiso, tuvo que hacer el *Cape
Breton*, computando 4 peniques diarios por cada
una de las 1,421 toneladas de capacidad de la
nave £ 544.14.4

2.ª Veintiuna libras esterlinas diecisiete chelines tres peniques [£ 21.17.3], monto de los gastos que impuso la arribada a Coquimbo	21.17.3
3.ª Cuatrocientas dos libras esterlinas doce chelines cuatro peniques (£ 402.12.4), por los diecisiete dias de detencion en Valparaiso, en la proporcion ya espresada	402.12.4
4.ª Cuatrocientas libras esterlinas (£ 400.0.0) pagadas a Weber i Ca. por la cancelación del contrato de fletamento	400.0.0
5.ª Setenta i cuatro libras esterlinas diezinueve chelines un penique (£ 74.19.1) pagadas por corretaje del contrato cancelado	74.19.1
TOTAL.	£ 1,444-13-0

Solicitamos abono de intereses legales al tipo del seis por ciento anual sobre las sumas espresadas. Pedimos que oportunamente se abra un término probatorio para justificar aquellos de los hechos referidos en el presente memorial que negare el Gobierno de Chile.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.ª

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso at the British Consulate General at Valparaiso, this sixteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile procede a contestar el memorial de la reclamacion núm. 94 de la manera siguiente:

1 En el memorial presentado se nota la ausencia completa de los datos que debió contener en obediencia a las prescripciones de los arts. III, IV i VIII del Reglamento. Aunque se espresa en él que el señor Alejandro Park Lyle procede como jereñte de una sociedad anónima, el reclamo se entabla tambien a su propio nombre, ya que se titula co-propietario de la nave *Cape Breton* en el poder que se ha acompañado. Las omisiones referidas no permiten dar curso a este memorial, i así lo pido al Excmo. Tribunal.

2 El poder con que D. Juan Nicholson ha comparecido ante V. E. en representacion del reclamante es insuficiente para representar a D. Alejandro Park Lyle i mucho mas lo es para proceder en nombre de la sociedad anónima *Lyle Shipping Company Limited*. El señor Park Lyle al otorgar el mandato no ha espresado que procediese a nombre de esa Compañía, aunque se titula jereñte del buque *Cape Breton* i uno de sus dueños. Tampoco se acredita ese dominio, ya sea por parte de la Compañía, ya sea por parte del mismo otorgante.

El señor Nicholson dice representar a la casa de *Williamson, Balfour i Ca.*, i no acompaña antecedente alguno en que conste que es socio de la casa i que puede usar la firma social.

El poder está circunscrito a uno de los puntos de la reclamacion, que es el referente a la detencion del buque por las autoridades chilenas, segun lo dice espresamente en la parte manuscrita. No ha podido, por consiguiente hacerse uso de él para los cobros a que se refieren las partidas 2.ª a 4.ª de las consignadas al fin del memorial, las cuales no son relativas a la demora, sino a gastos de otra especie. Además, ha sido otorgado para jestionar ante tribunales chilenos i segun las leyes positivas, i no segun las reglas del Derecho Internacional, o segun las fijadas en la Convencion.

Su forma misma es irregular, porque estendido en idioma castellano, se han intercalado en él frases inglesas; i no está tampoco suficientemente legalizado.

Por estas consideraciones, espero que V. E. se ha de servir aceptar la escepcion de falta de personería que interpongo, a lo ménos en cuanto a los puntos de la reclamacion que no se refieren a perjuicios orijinados directa e inmediatamente por la detencion del buque en el puerto de Valparaiso.

3 Si se pretende llevar adelante la reclamacion en nombre de la sociedad anónima *Lyle Shipping Company Limited*, opongo a la demanda la escepcion de incompetencia del Tribunal. La Convencion de 26 de Setiembre de 1893 lo ha constituido solamente para oír reclamaciones de súbditos de S. M. B.; i no son tales sino las personas naturales. Las ficticias solo existen en virtud de la lei i dentro del pais en que esta rije, i en ningun caso pueden ser denominadas súbditos de S. M. B.

Por razon de la materia misma de la reclamacion, la jurisdiccion de V. E. solo se estenderia a la parte de ella que se refiere a perjuicios provenientes de la demora causada por el bloqueo de Valparaiso. La detencion en este puerto por no haber obtenido el capitan del *Cape Breton* que se le despachara para Pisagua, no importa un acto u operacion de las fuerzas de mar i tierra de la República, i por consiguiente no está comprendida en los términos del art. 1.º de la Convencion mencionada.

Espero por lo tanto, que V. E. ha de tener a bien declararse incompetente para conocer en el todo o parte de esta reclamacion, como lo solicito respetuosamente.

4 Los hechos espuestos en el memorial no constan hasta ahora de los antecedentes presentados. Aguardaré para apreciarlos que se rinda la prueba ofrecida por el reclamante. Por ahora me basta llamar la atencion del Tribunal a algunas de las circunstancias que se mencionan. Desde luego nadie obligó, ni siquiera insinuó al capitan del *Cape Breton* que debia salir para Coquimbo miéntras durase el bloqueo de Valparaiso. En Coquimbo permaneció el buque, segun esposicion del reclamante, hasta el cinco de Febrero de 1891, siendo asi que el puerto de Valparaiso habia quedado

franco desde muchos dias ántes, hecho que no podia ignorar el capitan, puesto que hai líneas de vapores que comunican los dos puertos por lo ménos dos veces por semana i telégrafos que permiten mantener una comunicacion constante e instantánea. La demora en Coquimbo ha provenido entónces de causas ajenas a la guerra i el mismo memorial espresa que tuvo por objeto esperar órdenes de los armadores.

En cuanto al flete del buque para Pisagua, será menester ver comprobado el hecho con el testo del respectivo contrato para prestarle crédito, pues del mismo memorial se deduce que el capitan no tenia instrucciones sobre este punto desde que en Coquimbo estaba aguardando órdenes. Otro tanto debo decir con referencia a las demas partidas que se pretende cargar al Gobierno de Chile, por indemnizacion a causa de haberse rescindido el contrato i por pago de corretaje para hacer este arreglo.

§ Por lo demas, la prueba de los hechos habrá de ser escusada en vista del niugun apoyo que esta reclamacion encuentra en los principios del Derecho Internacional.

Se atribuye la demora del buque a dos causas principales: el bloqueo de Valparaiso i la falta de despacho para Pisagua. Ambas medidas, suponiéndolas efectivas, emanarian del ejercicio de un derecho perfecto por parte del Gobierno de Chile.

El bloqueo es un acto de hostilidad autorizado por el Derecho de Jentes, i los perjuicios que pueda ocasionar al comercio no son de cargo al belijerante que lo ejecuta. Basta que haya sido notificado i que se lleve a efecto por medio de las fuerzas navales que sean suficientes para impedir su violacion. Ambos requisitos fueron cumplidos con respecto al bloqueo de Valparaiso: hubo notificacion jeneral i notificacion especial al *Cape Breton*, i es bien sabido que existian en la bahia fuerzas suficientes para mantener el bloqueo. Escuso citar autoridades para apoyar esta doctrina, porque no hai un solo tratadista que no convenga en ella.

Por lo que hace a la negativa de la autoridad para despachar el *Cape Breton* para Pisagua, me basta observar que ese puerto habia sido cerrado al comercio por decreto espedido por el Gobierno de Santiago el 1.º de Abril de 1891. La lei aduanera vijente en

Chile en su art. 7.º autoriza al Presidente de la República para adoptar esta medida siempre que sea reclamada por circunstancias extraordinarias. No puede, por consiguiente, hacerse cargo al Gobierno de Chile por haber hecho uso de un derecho lejítimo, i en virtud de razones cuya fuerza no puede ocultarse.

El cobro de intereses no encuentra tampoco asidero en ningún principio de derecho internacional o civil. No existiendo deuda líquida i exigible, ni mora para pagarla, no puede reclamarse esta clase de indemnización.

Suplico, en consecuencia, al Excmo. Tribunal, que si no da lugar a las escepciones previas, se sirva rechazar en todas sus partes la presente reclamación.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Al escrito de réplica presentado en la reclamación de la nave *Cúpica* hemos agregado, junto con otros certificados análogos, el de incorporación de la sociedad denominada *Lyle Shipping Company, Ld.*, compañía anónima inglesa, cuyo jerente es nuestro mandante don Alejandro Park Lyle.

Con ese documento queda establecido que todos los dueños del *Cape Breton* son ciudadanos británicos ya que, conforme a las leyes inglesas, solamente los súbditos británicos pueden ser, en todo o parte, dueños de una nave de esa nacionalidad.

Esto es cuanto tenemos que decir en especial, relativamente a las infracciones reglamentarias que señala el señor agente del Gobierno de Chile, en la contestación a la demanda:

Esta abraza dos reclamaciones completamente diversas que tienen su oríjen en hechos de distinta naturaleza. La primera procede del

pretendido bloqueo de Valparaiso por la Escuadra, en los primeros dias de la revolucion. Sube a £ 547.17.7 de los cuales corresponden a los 23 dias que estuvo el *Cape Breton* en Coquimbo esperando que se le permitiera entrar en Valparaiso £ 544.14.4 i £ 21.17.3 a los gastos que impuso la arribada en Coquimbo. Si no pudiéramos obtener documentos que comprueben la suma precisa de estos gastos, fácil le será a V. E. apreciarlos de una manera aproximativa: conocidos los que impone a una nave de vela la arribada a un puerto, tales como pilotaje o remolque a la entrada i salida, anclaje, boyas, etc., etc. Solo dos documentos podemos hoy acompañar que son el cablegrama enviado al armador comunicándole la arribada a Coquimbo i un recibo por derechos consulares.

En cuanto a la base de derecho en que está asentada esta parte de la reclamacion, hemos espuesto en otras de igual procedencia que el bloqueo de Valparaiso por la Escuadra no tuvo de tal mas que el nombre, que mientras debería haber estado en vigor entraron i salieron de él varias naves con el permiso espreso o tácito de la Escuadra. Agregaremos ahora solamente que el caso del *Cape Breton*, aun en lo referente a la orden de no entrar al puerto de Valparaiso, cae bajo la disposicion de cualquiera de los incisos del art. XVII del Tratado Anglo-chileno de Comercio de 1854, i el Gobierno de Chile está, por consiguiente, obligado a indemnizar el daño, como lo estaria la Gran Bretaña si hubiera inopinadamente cerrado por medio del bloqueo o de otro modo, un puerto suyo al comercio de Chile.

El último ítem de la reclamacion monta a £ 878.19.5, que se distribuyen en £ 402.12.1, por 17 dias de detencion en Valparaiso a causa de la negativa de las autoridades a despachar el *Cape Breton* para Pisagua; £ 400.0.0 pagadas a Weber i Ca. por la rescision del contrato de fletamento para cargar salitre, que fué menester dejar sin efecto a causa de la indicada prohibicion, i £ 74.19.1 por corretaje del contrato cancelado o rescindido.

Para probar el hecho de tener fletado el buque para que fuese a Pisagua a cargar salitre por cuenta de Weber i Ca. acompañamos el respectivo contrato de fletamento; i para establecer el desembolso de £ 400 por la rescision del mismo, agregamos un recibo espedido

en Hamburgo por el agente de los señores Weber i Ca. en Valparaíso. Si V. E. lo juzga conveniente puede ordenar que dichos señores reconozcan la efectividad del recibo o del pago. Por lo que toca al pago de la comision de corretaje, los mismos señores podrán establecer el hecho o a lo ménos que era lo que, conforme a los usos establecidos en el comercio, correspondía a la operacion que se ejecutó.

Por lo demas, siendo esta parte de la reclamacion comun a todas las que preceden de la clausura de los puertos del norte por el señor Balmaceda, basta referirse a la discusion de derecho que en varias de ellas se ha trabado.

Ademas de los documentos ya mencionados, agregamos el contrato de fletamento bajo el cual arribó el *Cape Breton* a Valparaíso, varias cartas dirigidas por el capitan i por los consignatarios al náviro, copia de la reclamacion que se interpuso ante el ministro de S. M. B. en Santiago, i extractos del Diario de Navegacion de la nave.

WILLIAMSON, BALFOUR i Ca.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Tengo el honor de duplicar en la reclamacion número 94 que ha sido presentada en nombre de don Alejandro Park Lyle que se titula jerente de la sociedad anónima *Lyle Shipping Co. Ltd.*

No han sido salvadas las omisiones que se notan en el memorial, ni se ha presentado hasta hoy poder en forma de la sociedad reclamante. Las observaciones que sobre uno i otro particular formulé en mi contestacion, se mantienen todavia con todo su vigor. Es, pues, justo que V. E. no dé curso a la reclamacion, o que acepte la escepcion de falta de personería que tengo deducida. En subsidio, se ha de servir acceder a mi peticion para que no se tomen en cuenta en ésta reclamacion aquellos puntos a los cuales

no se estiende en manera alguna el poder acompañado, como lo hice ver i supliqué en mi contestacion.

2 El reclamante es una sociedad anónima no reconocida en Chile. No le son, pues, aplicables las consideraciones que V. E. tuvo presente para declarar su propia competencia en la reclamacion número 4 de la *Anglo Chilian Co.*

Fuera de esto, no se ha presentado constancia alguno de que la *Lyle Shipping Co.* sea realmente una sociedad anónima inglesa. Aunque el escrito de réplica insinúa que entre los documentos acompañados a la réplica de la reclamacion número 75 referente a la barca *Cupica*, se encuentra un certificado de incorporacion de dicha sociedad, la verdad es que tal documento no está comprendido entre los seis certificados de matrícula allí presentados.

A última hora se ha exhibido un certificado espedido por el señor cónsul jeneral de S. M. B. en Valparaiso para hacer constar que el buque *Cape Breton* es ingles i perteneció en 1891 a don Alejandro P. Lyle; pero este certificado está en contradiccion con lo aseverado bajo juramento por el mismo señor Lyle, que dice que el dueño de la nave es la sociedad ántes mencionada. Siendo así, debo mantener la escepcion de incompetencia, ya que no hai antecedente que manifieste que esa sociedad sea realmente inglesa; i porque, siendo anónima, no ha sido autorizada por el Presidente de la República para funcionar en Chile.

3 Sin aceptar los hechos que serán materia de prueba en caso de que V. E. lo juzgue necesario, voi a suponerlos exactos para manifestar que esta reclamacion carece de todo fundamento juridico. Para este efecto, será menester descomponerla en cada una de las partidas de que consta a fin de examinarlas separadamente.

A.—Se cobran £ 544.14.4 por las demoras ocasionadas al *Cape Breton*, a causa del bloqueo de Valparaiso que no le permitió entrar a este puerto durante veinte i tres dias; i £ 21.17.3 por los gastos de arribada a Coquimbo.

Observo desde luego que el bloqueo de Valparaiso no duró sino hasta los últimos dias del mes de Enero. El Gobierno de Chile no tiene la culpa de que el *Cape Breton* no volviese a ese puerto sino el dia 13 de Febrero; i mucho ménos puede hacérsele responsable

de gastos de remolque, derechos consulares u otros semejantes que le ocasionara su arribada a Coquimbo.

Basta para justificar al Gobierno de Chile con respecto a esta primera parte de la reclamacion, dejar establecido que el bloqueo de Valparaiso fué una operacion lícita de guerra llevada a cabo con todas las formalidades exigidas por el Derecho Internacional.

Creo que he demostrado ampliamente esta tesis en la dúplica de la reclamacion núm. 82, i como la réplica no alega nuevas razones a las allí refutadas, espero que V. E. habrá de tener como reproducidas en este escrito las que por mi parte tengo alegadas en aquella dúplica.

B.—Se cobran £ 402-12-4 por diez i siete dias de detencion en Valparaiso, por haberse negado el despacho para Pisagua del mencionado buque *Cape Breton*.

He tratado tambien estensamente la cuestion de si tuvo o nó el Gobierno la facultad de negarse a despachar el buque para Pisagua, o cualquiera otro punto ocupado por la Revolucion. Básteme referirme a este respecto a lo que dejo dicho en la dúplica de la reclamacion núm. 76.

Haré solo dos observaciones. Suponiendo cierta la detencion de diez i siete dias, i aplicable a este caso el art. 17 del tratado de comercio entre Chile i la Gran Bretaña de 4 de Octubre de 1854, es evidente que, conforme a esa estipulacion, ninguna indemnizacion se deberia por los primeros seis dias de demora i que por los seis siguientes solo se adeudaria una suma equivalente a los gastos de salario i sustento de la tripulacion. Unicamente por los últimos cinco dias se deberia una indemnizacion completa, que de ordinario se regula a razon de cuatro peniques por tonelada de registro. Los armadores del *Cape Breton* pretenden, sin embargo, que los cuatro peniques se les abonen no con arreglo al tonelaje de registro, sino conforme a la capacidad efectiva de la nave, de la cual no han presentado siquiera un comprobante fidedigno. V. E. en ningun caso habrá de prescindir de la comprobacion exacta del tonelaje de registro si es que hubiera de dar lugar a esta parte de la reclamacion, lo que fundadamente aguardo que no sucederá.

C.—Se cobran £ 400 por la cancelacion de un contrato de fle-

tamento que aseguran los reclamantes se vieron forzados a dejar sin efecto a causa de la detencion de 17 dias de que se trata en el punto anterior; i £ 74-19-1 por corretaje del contrato cancelado.

Esta partida no es sino un duplicado de la precedente. La indemnizacion concedida por el art. 17 del tratado anglo-chileno comprende todos los perjuicios causados por una detencion, ya sea que se califiquen de lucro cesante o de daño emergente. El pago de cuatro peniques por tonelada de registro durante cada dia de detencion, fuera de los doce autorizados por el tratado, equivale al resarcimiento de todo daño i a la reparacion de todo lucro que una nave pudiera haber obtenido miéntras ha permanecido inactiva. «La tasa de la indemnizacion debida por razon de sobreestadias, dice Dalloz, es fijada por la Convencion o por el uso. Jeneralmente se avalúa en cincuenta céntimos por tonelada en cada dia.» «Las estadias añade mas adelante, estan calculadas sobre el tonelaje oficial (de registro) i no sobre el que puede cargar la nave.» (Dalloz, *Reperloire. V. Droit Maritime*, núm. 898.) Dalloz se refiere en las palabras precedentes a la práctica jeneral; los cincuenta céntimos franceses por cada tonelada de registro, equivalen con poca diferencia a los cuatro peniques ingleses, ese es el monto total de toda indemnizacion debida por razon de sobreestadias.

Si a mas de esa indemnizacion hubiera de pagarse otra por razon de contratos hechos o deshechos, el monto de una indemnizacion de este jénero podria llegar a sumas verdaderamente fabulosas. Bastaria para este efecto ajustar o suponer que se habia ajustado un contrato de fletamento de inmenso valor, i agregar que no se habia podido llevar a cabo ese contrato por causa de una demora de dos, de diez o de quince dias.

Por otra parte, no hai prueba legal de la existencia del contrato que se dice celebrado con la casa de Weber i Ca. ni del pago de la indemnizacion de 400 libras para dejar sin efecto ese contrato. La póliza de fletamento i el certificado de pago que se acompañan no constituyen prueba de ninguna especie porque son documentos privados, no reconocidos, i en los cuales el Gobierno de Chile no ha tenido intervencion alguna. Documentos de esa clase no se

consideran tampoco en derecho como otorgados con fecha anterior a su presentacion en juicio.

La cuenta final que es el único papel que contiene el gasto de corretaje, no está siquiera suscrita por alguien i carece hasta de fecha. Apénas es un simple borrador sin importancia alguna jurídica.

Por estas consideraciones, yo espero que V. E. ha de desestimar completamente esta parte de la reclamacion, así como las anteriores, dado caso de que no dé lugar a las escepciones dilatorias deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por don Alejandro Park Lyle, jereñte de la sociedad anónima *Lyle Shipping Company Limited*, armador i propietario del buque *Cape Breton*, reclaman del Gobierno de Chile mil cuatrocientas cuarenta i cuatro libras esterlinas tres che-lines (£ 1,444-3-0) mas intereses de 6 % anuales, por detencion, cancelacion de contrato de fletamento i gastos de corretaje.

Se espone en el memorial que el *Cape Breton* fué fletado en Lóñdres por la Compañía *The Creta Coal Company Limited* el 11 de Junio de 1890 para tomar un cargamento de carbon en Newcastle i desembarcarlo en Valparaiso o en otros puertos de la costa de Chile; que se designó a Valparaiso como punto de descarga, a donde el buque arribó el 21 de Enero de 1891; que al entrar al puerto, el *Cape Breton* fué detenido por la corbeta *O'Higgins*, de la Escuadra chilena, i uno de sus oficiales pasó a bordo para notificar al capitán de la barca que el puerto estaba bloqueado i que, por consiguiente, era prohibido penetrar en la bahía; que el capitán resolvió entóñces dirijirse al puerto mas cercano, que era Coquim-

bo, donde llegó el 24 de Enero, permaneciendo allí hasta el 5 de Febrero, día en que supo que Valparaíso estaba franco; que ese mismo día se hizo a la vela i llegó a Valparaíso el 13 del mismo mes; que el capitán del *Cape Breton* sabía que su buque había sido fletado en Hamburgo a los señores Weber i Ca. para ir a tomar un cargamento de salitre a los puertos del norte, apenas concluyese su descarga en Valparaíso; que apresuró, en consecuencia, esta operación, i estuvo listo para zarpar a cumplir con el referido contrato el 13 de Abril; que la autoridad se negó a despacharlo para Pisagua, que era el puerto que se le designó para el carguío de salitre, i que se mantuvo la interdicción hasta el 30 de Abril; que, como la detención del *Cape Breton* amenazaba prolongarse indefinidamente, los armadores se vieron obligados a rescindir el contrato de fletamento pactado con Weber i Ca., pagando a éstos una indemnización de cuatrocientas libras esterlinas (£ 400); que, en consecuencia, se reclama del Gobierno de Chile la suma de mil ciento cuarenta i cuatro libras esterlinas tres chelines (£ 1,444-3 0), que se descompone en las partidas siguientes: quinientas cuarenta i cuatro libras esterlinas catorce chelines cuatro peniques (£ 544-14-4) por los veintitres (23) días perdidos a consecuencia de la arribada a Coquimbo con motivo del bloqueo de Valparaíso a razón de cuatro (4 d) peniques diarios por cada una de las mil cuatrocientas veintiuna (1,421) toneladas de capacidad de la nave; veintiuna libras esterlinas diecisiete chelines tres peniques (£ 21-17-3), por los gastos que le impuso al buque la estadía en Coquimbo; cuatrocientas dos libras esterlinas doce chelines cuatro peniques (£ 402-12-4) por los diecisiete (17) días de detención en Valparaíso, en la proporción ya indicada; cuatrocientas libras esterlinas (£ 400) pagadas por la cancelación del contrato de fletamento celebrado con Weber i Ca. i setenta i cuatro libras esterlinas dieinueve chelines un penique (£ 74-19-1) pagados por corretaje, mas intereses de 6% anuales.

El agente de Chile pide no se admita el memorial, pues no obedece éste a los artículos III, IV i VIII del Reglamento i tampoco está comprobada la representación de los firmantes del memorial; que si se pretende llevar adelante la reclamación a nombre de la sociedad anónima, pide que el Tribunal se declare incompetente,

pues la Convencion de 26 de Setiembre solo comprende a las personas naturales, únicas que pueden investir el carácter de súbditos británicos, i no a las ficticias, que solo existen en virtud de la lei i dentro del pais en que esta rije, i en ningun caso pueden ser denominadas súbditos de S. M. B.; que tambien por razon de la materia de la reclamacion, la jurisdiccion del Tribunal solo se estenderia a la parte que se refiere a perjuicios causados por el bloqueo de Valparaiso; que lo demas de ella no lo orijina acto u operacion de las fuerzas de mar i tierra de la República; que respecto de los hechos en que se funda la reclamacion no se han acompañado antecedentes para comprobarlos, así que no hai para qué detenerse a combatirlos, que basta negarlos, como se hace en efecto; que por lo demas, aunque se justificaran, ellos no producirian en manera alguna responsabilidad para el Gobierno de Chile, pues el bloqueo efectivo i notificado es acto lejítimo de guerra i no da lugar a indemnizaciones; que la negativa para dar el *zarpe* para Pisagua está autorizada por la lei aduanera de Chile, así que tampoco puede hacerse cargo a Chile por la ejecucion de una facultad incorporada en sus códigos; i se concluye pidiendo que si no se aceptan las escepciones prévias deducidas se rechace la reclamacion en todas sus partes.

En la réplica se dice que el bloqueo de Valparaiso no fué efectivo i que la prohibicion en todo caso para entrar a ese puerto caeria bajo el art. 17 del tratado celebrado entre Chile i la Gran Bretaña en el año 1854 que obliga la indemnizacion i que respecto a la negativa del *zarpe* para Pisagua se aplica a este caso i se reproducen aquí todos los argumentos ya aducidos por los memorialistas en las otras reclamaciones análogas; se acompañan documentos para comprobar la nacionalidad británica de los reclamantes i su calidad de propietarios de la nave *Cape Breton*, dos contratos de fletamento, copia de la reclamacion interpuesta ante el ministro de S. M. B. en Santiago, extracto del diario de navegacion del *Cape Breton*, i recibo de Weber i Ca.

En la dúplica se afirma que los documentos acompañados no desvirtúan las objeciones que se han hecho al memorial, a la personería de los firmantes, a la comprobacion de los hechos i al derecho para reclamar; i

Considerando: que si el comandante del buque de guerra chileno *O'Higgins* notificó el 21 de Enero de 1891 al capitán de la barca inglesa *Cape Breton*, que entraba a la bahía de Valparaíso, que estaba bloqueado dicho puerto i que no podía penetrar a él, no procedió sino en conformidad a lo prescrito por las reglas de la guerra en materia de bloqueo, las cuales disponen se dé aviso de ello a los buques neutrales;

Considerando: que el puerto de Valparaíso estaba en realidad bloqueado el 21 de Enero de 1891 i que el Gobierno no es responsable de las consecuencias de este acto lejítimo de guerra para con los buques neutrales que no pudieran entrar a un puerto que se hallaba en estado de bloqueo regular;

Considerando: que respecto a la parte de la reclamación que se refiere a la detención de la barca *Cape Breton* en el puerto de Valparaíso desde el 13 al 30 de Abril de 1891 la incompetencia del Tribunal se funda principalmente en los dos capítulos siguientes:

Considerando: que la Convención de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, no somete a la jurisdicción de este Tribunal sino las reclamaciones motivadas por actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que la negativa de parte de la autoridad del puerto de Valparaíso para permitir el que la barca *Cape Breton* se hiciera a la vela para Pisagua el 13 de Abril de 1891, porque este puerto estaba entónces ocupado por las fuerzas revolucionarias, no reviste el carácter de acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República; que se trata de un acto del Gobierno de *jure* del país, ejecutado en conformidad a la lei; que el artículo 7.º de la lei de 26 de Diciembre de 1872 autoriza al Presidente de la República a *cerrar temporalmente uno o mas puertos al comercio cuando circunstancias estraordinarias así lo requieran*; que semejante medida dictada por razón de urgencia, cuando las fuerzas del partido congresista ocuparon los puertos del norte, fué ratificada por decreto supremo de 1.º de Abril de 1891 que declaró cerrados al comercio los ocho puertos del norte desde Chañaral

hasta Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que la circunstancia de que esta medida lejítima bajo el punto de vista del derecho público interno, se hubiera tomado durante la guerra civil por el Gobierno *de jure* del país, no basta para imprimirle el carácter de un acto ejecutado por las fuerzas de tierra de la República para con la barca *Cape Breton*;

Considerando: que el artículo 17 del Tratado de Amistad, Comercio i Navegacion, pactado en 4 de Octubre de 1854 entre Chile i la Gran Bretaña, estipula que «cuando en caso de guerra, por exijirlo imperiosamente el interes del Estado, sériamente comprometido, se dictare embargo o clausura jeneral de puertos por cualquiera de las partes contratantes», los buques mercantes no podrán reclamar ciertas indemnizaciones estipuladas sino cuando la *detencion o clausura excediere* de seis dias; que por esta cláusula la Gran Bretaña ha reconocido al Gobierno de Chile el derecho de detener los buques i de cerrar sus puertos en caso de guerra; pero con la condicion de pagar ciertas indemnizaciones determinadas; que, fundándose la reclamacion en medidas tomadas en tiempo de guerra, cabe apreciar si este Tribunal es competente para aplicar las disposiciones del Tratado de 4 de Octubre al caso en cuestion, puesto que, segun los términos de la Convencion, debe conformarse a las prescripciones del Derecho Internacional, que comprende el derecho jeneral de jentes i el derecho especial establecido por los tratados particulares (A. Merignhac, *Tratado Teórico i Práctico del Arbitraje Internacional*, Paris, 1895, páj. 289; Calvo, *El Derecho Internacional Teórico i Práctico*, vol. III, § 1768);

Considerando: que la medida ejercitada por el Gobierno del Presidente Balmaceda respecto de la barca *Cape Breton* cuyo destino era un puerto del norte de Chile, reviste el carácter de *Arrêt de Prince*, que no es sino una de las formas del embargo, como lo reconoce el agente del Gobierno de Chile (Calvo, *Derecho Internacional*, párrafo 1277; Cárlos Testa, *Derecho Público Internacional Marítimo*, Paris 1886, páj. 128); que si el Gobierno tiene el derecho, en tiempo de guerra i en el interes de su propia defensa, para detener en sus puertos a buques neutrales i rehusarles la autorizacion para que se dirijan a ciertos puertos declarados clausurados

por él, el ejercicio de este derecho no solamente compromete su responsabilidad moral sino tambien su responsabilidad efectiva *cuando el evento ha sido previsto en un tratado internacional*, circunstancia que incide en el presente caso; que lo contrario daria por consecuencia hacer lícito, por lo ménos respecto de los buques que se encontraran en los puertos del pais abiertos al comercio i destinados a los puertos declarados clausurados, el *bloqueo ficticio o bloqueo de papel*, proscrito por el Derecho Internacional Moderno;

Considerando: ademas, que el decreto de 1.º de Abril de 1891, promulgado por el Presidente Balmaceda, que regularizaba las medidas tomadas previamente por la urjencia del caso, declara clausurados al comercio los ocho puertos ubicados entre Chañaral i Pisagua, como tambien las caletas intermedias; que esta medida aplicada a una larga estension de costa i respecto de todos los buques sin distincion de nacionalidad, que se éncontraban anclados en los puertos sometidos todavia al Gobierno, puede ser considerada como la clausura jeneral de puertos contemplada por el artículo 17 del Tratado de 1854; que un belijerante no puede, sin esponerse a comprometer su responsabilidad, sobre todo cuando el hecho está previsto en los tratados que tiene celebrados, declarar clausurados, miéntras dure una guerra, uno o mas puertos que se han sustraído a su autoridad, sino a condicion de emplear la fuerza para impedir el acceso a ellos i producir así un bloqueo efectivo. «En caso de que una revolucion o guerra civil estalle en un pais, dice Lord John Russell, citado por Hall, el Gobierno no puede declarar clausurados los puertos que se encuentran en poder de los insurrectos i semejante procedimiento seria violatorio de las leyes de bloqueo.» (W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford, 1890, páj. 37, nota de Holtzendorff; *Elementos de Derecho Internacional Público*, párrafo 75);

Considerando: que si la medida tomada por el Presidente Balmaceda con respecto a la barca *Cape Breton* cae bajo la prescripcion del art. 17 del Tratado de 1854, que regula las indemnizaciones para el caso de embargo o de clausura jeneral de puertos, el mismo artículo establece el nómbreamiento de árbitros especiales encargados, en caso de desacuerdo, de fijar el monto de las indem-

nizaciones, motivo por el cual tampoco tiene jurisdiccion este Tribunal para resolver la demanda deducida por los dueños de la *Cape Breton* en contra del Gobierno de Chile;

Considerando: que al Gobierno no puede hacérsele responsable por los gastos que el capitán de la *Cape Breton* hizo en Coquimbo, donde se dirigió para esperar que se suspendiera el bloqueo de Valparaíso; que si el Gobierno no es responsable de las consecuencias directas de un bloqueo regular, ménos lo será de los perjuicios indirectos que él causara;

Considerando: que si el capitán del *Cape Breton* pagó realmente a los segundos fletadores, Weber i C.^a, la suma de cuatrocientas libras esterlinas (£ 400) por la rescision del contrato, el Gobierno de Chile no intervino en esta operacion i no podria hacérsele responsable de ello a no ser que hubiese voluntaria i arbitrariamente estorbado la ejecucion del contrato de fletamento, lo que en manera alguna se ha probado; que si esta rescision fué la consecuencia de la detencion del buque, en el puerto de Valparaíso, este Tribunal seria incompetente para conocer de ello por las razones preindicadas;

Considerando: que por las mismas causales, al Gobierno de Chile no le cabe responsabilidad por los gastos de corretaje que pretende haber pagado el reclamante para lograr la rescision del contrato de fletamento.

Por estos fundamentos, el Tribunal, por unanimidad de votos, absuelve al Gobierno de Chile del cobro de gastos hechos por el buque reclamante en el puerto de Coquimbo i de los perjuicios que se dicen causados por la rescision del contrato de fletamento i gastos de corretaje.

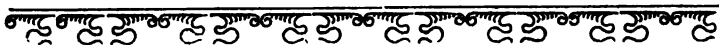
Por los mismos fundamentos espresados en el cuerpo de esta resolucion, los señores árbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña se declaran incompetentes para conocer de la parte de esta demanda que se refiere al cobro de daños causados por la detencion del buque en Valparaíso desde el 13 al 30 de Abril de 1891. El señor árbitro de Chile concurre tambien a esta declaracion de incompetencia por los motivos especiales que tiene espuestos, en voto separado, en los casos núms. 76 i demas análogos.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Los infrascritos arbitros de Bélgica i de la Gran Bretaña declaran que habiendo solicitado, en conformidad al artículo V de la Convencion de Arbitraje de 26 de Setiembre de 1893, al árbitro de Chile para que firmara la sentencia precedente, dicho señor árbitro se negó formalmente a hacerlo.

Santiago, 8 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN





RECLAMACION N.º 95

HAROLDO WAKEHAM

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Haroldo Wakeham, armador, i uno de los propietarios de la nave *Quillota*, segun consta del poder adjunto, a la reclamacion referente al *Chépica*, al Tribunal Arbitral Anglo chileno respetuosamente decimos:

En el memorial relativo al barco que acabamos de mencionar hemos espuesto las circunstancias relacionadas con la profesion, nacionalidad, domicilio i neutralidad de nuestro mandante, las cuales reproducimos al presente. Tampoco ha presentado éste a ningun otro tribunal las peticiones que deduciremos mas adelante, ni ha recibido suma alguna de dinero en compensacion o a cuenta de los daños cuyo rezarcimiento cobraremos.

El dia 1.º de Febrero de 1891 llegó el *Quillota* al puerto de Iquique con un cargamento de mercaderias surtidas, i en el acto el capitan fué informado por el comandante del buque de guerra chileno *Almirante Cochrane* de que el puerto estaba bloqueado i no se le permitiria descargar ni embarcar.

El bloqueo del puerto, con las espresadas restricciones, duró hasta el dia 6 de Marzo, esto es, permaneció la nave 31 dias detenida.

El día 19 de Marzo quedó paralizada la descarga, porque las embarcaciones de que el buque se servía para efectuarla, fueron empleadas en el embarque de tropas; pero siguió su curso al día siguiente.

Una vez completado en Iquique el desembarco de las mercaderías, el *Quillota* se hizo a la vela para el puerto de Talcahuano, pues había sido fletado para tomar allí un cargamento de trigo. Llegó a este puerto el 26 de Abril. A consecuencia de la prohibición de embarcar trigo, que rijió en Talcahuano en el mes de Junio, el buque permaneció desde el 11 hasta el 19 de aquel mes sin poder completar su cargamento. Solamente, merced a los esfuerzos que se hicieron en Santiago, pudo lograrse que se suspendiera, en cuanto al *Quillota*, la interdicción espresada, prestándose garantías muy onerosas.

Reclámase el pago de las sumas indicadas en el siguiente detalle:

- 1.º Trescientas cincuenta i nueve libras esterlinas doce chelines [£ 359.12.0] por los 31 días que permaneció el *Quillota* sin poder descargar en Iquique a consecuencia del bloqueo, a razón de cuatro peniques (4d.) diarios por cada tonelada, siendo 696 toneladas la capacidad del buque. . . £ 359.12.0
- 2.º Once libras esterlinas doce chelines (£ 11.12.0) por el día 19 de Marzo, en que se privó a la nave de las embarcaciones que efectuaban la descarga, en la proporción ya espresada. . . , . . 11.12.0
- 3.º Noventa i dos libras esterlinas diez i seis chelines [£ 92.16.0] por ocho días de detención en el puerto de Talcahuano, también en la proporción mencionada . . . , 92.16.0

Solicítase el pago de las sumas arriba indicadas con los intereses correspondientes; i se ofrece rendir toda clase de prueba, para acreditar los hechos espuestos en el presente reclamo, si el Gobierno de Chile negare su efectividad:

We hereby make oath that according to the best of our knowledge, belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR & C.¹

Sworn by Mr. John Nicholson a member of the firm of Messrs. Williamson, Balfour & Co., British merchants of Valparaiso, at the British Consulate General at Valparaiso this fifteenth day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Haroldo Wakeham, la firma comercial de Williamson, Balfour & Ca., demanda en tres partidas £ 464 e intereses, por haberse retardado, segun se dice, la descarga en Iquique i la carga en Talcahuano, de la barca *Quillota*, durante 40 dias en los meses transcurridos de Febrero a Junio de 1891.

1 La partida 1, ascendente a £ 359.12.0, corresponde a 31 dias que se supone haber pasado en Iquique la barca *Quillota* sin poder descargar sus mercaderias a consecuencia del bloqueo el cual, segun el memorial, duró hasta el 6 de Marzo de aquel año.

Ese hecho es inexacto. Afianzada la ocupacion de Iquique por las fuerzas congresistas despues del combate del 19 de Febrero, ya no hubo bloqueo: el puerto i la aduana quedaron abiertos a toda operacion comercial luego despues de aquel suceso. Si ademas se tiene presente quedicha barca llegó a Iquique el dia domingo 1.º de Febrero, que solo pudo presentar sus papeles el lunes i comenzar su descarga el miércoles i si ademas se descuentan otros domingos siguientes, resulta que el atraso allí fué solo de mui pocos dias; pero, digo yo, si el retardo provino de un bloqueo efectivo, no hai para qué averiguar su duracion mientras el último subsis-

tiera lejitimamente. Protestar contra un bloqueo así es como protestar contra la guerra misma, contra una inundacion, un terremoto, etc. De eso no responde nadie.

2 La segunda partida es de £ 11.12.0 por el día 19 de Marzo, el cual, segun afirma el memorial, se privó a la barca *Quillota* de las embarcaciones que efectuaban su descarga en Iquique.

No dice el reclamante, como debiera decirlo, quien despojó al buque de sus propias embarcaciones. De haberse éstas empleado en el embarque de tropas se deduce que el despojante fué la autoridad. En tal evento, seria ése el primer caso de angaria presentado ante V. E.

3 La partida tercera asciende a £ 92.16.0 i corresponde a ocho dias que, al decir del reclamante, la *Quillota* estuvo en Talcahuano sin poder completar su cargamento de trigo en Junio del referido año. Nada de particular ofrece esta partida.

4 Por lo demas, esta reclamacion es, en jeneral, análoga a las demas relativas a buques, como las núms. 67 i 75, presentadas por los mismos memorialistas.

Por eso, me limito a reproducir aquí, aplicándolo al caso presente, lo dicho en mis contestaciones a dichas reclamaciones, especialmente en cuanto se refieren: a la incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles el reclamante i por no tratarse de actos de las fuerzas militares o navales de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerias ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por mi parte, i a la falta de comprobacion por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad de Chile, aún supuesta la efectividad de tales hechos.

Por tanto, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

En la réplica de la reclamacion de la nave *Chépica* que lleva el núm. 76, i perteneciente al mismo dueño de la barca *Quillota*, esto es, a don Haroldo Wakeham, hemos acompañado el *affidavit* de este señor, una contrata de fletamento i una carta del capitan.

Con el primero de esos documentos quedarian subsanados, si fuesen fundados, los defectos de forma que el señor ajente del Gobierno de Chile advierte en el memorial de la demanda. Con el mismo quedaria tambien establecida la nacionalidad británica del señor Wakeham i destruida la escepcion de incompetencia de V. E. para conocer de la reclamacion.

Nada encontramos, por lo demas, en la contestacion, que no sea la reproduccion de los argumentos i observaciones, así de forma como de fondo, que se han hecho en las otras reclamaciones que hemos presentado ante V. E. procedentes de hechos análogos a los que sirven de fundamento a la demanda.

Debemos, pues, por nuestra parte, reproducir tambien lo que en otras ocasiones hemos dicho relativamente a aquellas defensas.

Ademas de los documentos ya mencionados, agregamos ahora el diario de navegacion del *Quillota*.

WILLIAMSON, BALFOUR I CA

DÚPLICA

Excmo. Señor:

La réplica se limita a reproducir en jeneral lo dicho por los reclamantes en otras reclamaciones presentadas por los mismos memorialistas, análogas a la actual.

Por mi parte, haré lo mismo, refiriéndome particularmente a lo

espuesto i alegado por mi en las reclamaciones núms, 67 i 73, sobre suspension de carguo de los buques *Overdale*, en Talcahuano i *Strathearn* en Pisagua, durante el bloqueo de este puerto, al cual se refiere tambien el caso del *Birdston*, fallado *por unanimidad* en contra del reclamante (reclamacion núm. 14).

La reclamacion actual relativa a la barca *Quillota*, comprende aquellas dos variedades, i ha de tener la misma solucion. La partida 2.^a por supuesta privacion de lanchas parece no ser caso de angaria: aquellas eran de particulares, que no trabajaron un dia; i como Chile no tiene, segun creo, obligacion de suministrar lanchas i trabajadores para la descarga de buques. . . .

Termino, asi, suplicando a V. E. se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., por el señor Haroldo Wakeham, armador, propietario de la barca *Quillota*, reclama del Gobierno de Chile cuatrocientas sesenta i cuatro libras esterlinas, mas intereses.

En la demanda se dice que el 1.º de Febrero de 1891 llegó el *Quillota* al puerto de Iquique con un cargamento de mercaderías surtidas i que en el acto su capitán fué notificado por el comandante del buque de guerra chileno *Almirante Cochrane* de que el puerto estaba bloqueado i no se le permitiría descargar i embarcar; que el bloqueo con sus restricciones duró hasta el 6 de Marzo, así que la nave permaneció detenida treinta i un días; que el 19 de Marzo se paralizó la descarga, porque las embarcaciones de que se servía el buque para efectuarla se emplearon en el embarque de tropas, pero que siguió su curso al día siguiente; que una vez ter-

minada su descarga, el *Quillota* se hizo a la vela para Talcahuano por habérsele fletado para tomar allí un cargamento de trigo; que llegó a dicho puerto el 26 de Abril; que en razon de la prohibicion de embarcar trigo, que rijió en Talcahuano en el mes de Junio, el buque permaneció allí sin poder completar su cargamento desde el 11 al 19 del indicado mes; que solamente merced o los esfuerzos que se hicieron en Santiago, pudo lograrse que se suspendiera la prohibicion, en cuanto al *Quillota*, prestándose garantías muy onerosas; que, en razon de lo espuesto, se reclama del Gobierno de Chile trescientas cincuenta libras esterlinas doce chelines por los treinta i un dias que el buque estuvo sin poder descargar en Iquique a consecuencia del bloqueo, a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las seiscientas noventa i seis toneladas de rejistro del buque; once libras esterlinas doce chelines por el dia en que se privó a la nave de las embarcaciones que efectuaban la descarga; noventa i dos libras esterlinas dieziseis chelines por ocho dias de detencion en Talcahuano; que se pide el pago de las espresadas sumas con intereses.

Se acompañan dos protestas hechas ante los cónsules de S. M. B. en Iquique en los dias 2 de Febrero i 16 de Junio de 1891, respectivamente.

El ajente de Chile, analizando el mérito de las partidas reclamadas, dice sobre lo primero: que es inexacto que el bloqueo de Iquique durara hasta el 6 de Marzo, pues es notorio que terminó el 19 de Febrero con la ocupacion de la ciudad por la fuerza congresista i que en derecho ni siquiera hai necesidad de averiguar el tiempo que el bloqueo estorbó las operaciones de comercio de la bahia, pues ello fué un acto lejítimo de guerra que no impone responsabilidades a los belijerantes; sobre la segunda partida, que el reclamante no dice quien le despojó de las embarcaciones, así que no hai base para perseguir la responsabilidad del Gobierno de Chile; sobre el tercer ítem no hai ni que decir, pues basta su enunciacion para que quede desvirtuado; que, por lo demas, esta reclamacion es análoga a las núms. 67 i 75 presentadas por los mismos memorialistas, i por eso se limita a reproducir aquí aplicándolo al caso presente, lo dicho en sus contestaciones a dichas reclamaciones,

especialmente en cuanto se refieren: a la incompetencia del Tribunal por no ser súbdito inglés el reclamante ni tratarse de actos de las fuerzas militares o navales de la República; a la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar justificadas las personerías ni cumplidas las formalidades reglamentarias; al desconocimiento, por su parte, i a la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i a la absoluta irresponsabilidad de Chile aun supuesta la efectividad de tales hechos; i que, por consiguiente, pide que el Tribunal se declare incompetente, i en subsidio, que la deseche en todas sus partes.

En la réplica i dúplica no se entra en mayor desarrollo de la cuestion, habiéndose acompañado con aquella certificado de nacionalidad del buque i del reclamante, espedido por el encargado de negocios de S. M. B. en Chile; i

Considerando: que si la barca inglesa *Quillota* de propiedad del reclamante Harold Wakeham no pudo descargar su cargamento en Iquique desde el 1.º de Febrero de 1891, como lo afirma el reclamante, debe esto atribuirse, segun lo confiesa el señor Wakeham, al estado de bloqueo en que se encontraba el puerto en esa época; que siendo el bloqueo efectivo, un acto lejítimo de guerra, no puede hacerse responsable al Gobierno del retardo que se produjera en la descarga de buques neutrales en puertos bloqueados; que por lo demas es de notoriedad pública que las operaciones comerciales se reanudaron en el puerto de Iquique en los últimos dias de Febrero por haber terminado el bloqueo el 20 de dicho mes;

Considerando: que si a la barca se le privó el dia 19 de Marzo del uso de las lanchas que servian para la descarga, porque se les ocupó en el embarco de tropas, el reclamante no dice que esas embarcaciones le pertenecieran, ni precisa tampoco quiénes fueron las autoridades que las utilizaron; que segun las prácticas marítimas son los fletadores o los consignatarios de las mercaderías los que tienen la obligacion de desembarcar el cargamento i el capitan debe limitarse a presentarles las mercaderías sobre cubierta; que, en consecuencia, si se omitió facilitar durante veinticuatro horas la descarga, el reclamante debe dirigir su accion contra las personas directamente obligadas i no demandar al Gobierno de Chile que no

habia contraido obligacion alguna para con el buque de sacar de a bordo las mercaderías i desembarcarlas;

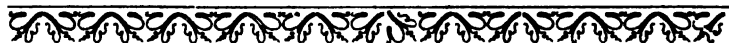
Considerando: que si este mismo buque mas adelante permaneció estérilmente en la bahía de Talcahuano, desde el 11 al 19 de Junio de 1891, a consecuencia de la medida tomada por el Gobierno del Presidente Balmaceda de prohibir la esportacion de trigo, como lo declara el reclamante, el Gobierno no puede ser responsable de este retardo, puesto que no hacia sino ejercitar el derecho que tenia de prohibir la esportacion de cereales, sobre todo en tiempo de guerra.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895.— CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.





RECLAMACION N.º 96

WILLIAMSON, BALFOUR I CA.

MEMORIAL

Williamson, Balfour i Ca., al Tribunal Arbitral Anglo-Chileno respetuosamente decimos:

Nuestra casa de comercio es una sociedad colectiva establecida en Liverpool, i está formada por los siguientes socios: los señores Balfour, Williamson i Ca., sociedad tambien radicada en Liverpool, don Estéban Williamson, don Guillermo R. Henderson, don Kenneth Mathieson i don Archibaldo Williamson. De ellos, el señor Henderson residia en Valparaíso durante la época en que acaecieron los sucesos que dan orijen a la presente reclamacion i actualmente se encuentra viajando en diversos paises. El señor Mathieson residia en la época referida i está aun domiciliado en Valparaíso, i los demas socios en Inglaterra.

Todos los miembros de la sociedad son ciudadanos británicos de nacimiento i ejercen el comercio. Ninguno de ellos tomó participacion, directa o indirecta, en la guerra civil de Chile, que principió el 7 de Enero i terminó el 28 de Agosto de 1891, ni prestó auxilio o servicio a los partidos contendientes. No ha sido presentada ante otro Tribunal la reclamacion que vamos a deducir, i hemos obtenido

por los daños que la motivan la compensacion que despues indicaremos.

En la barca inglesa *Yarkand* enviamos a Iquique una partida de 252 fardos de sacos vacíos de nuestra propiedad, consignada a los señores James, Inglis i Ca., comerciantes de aquella plaza. Los sacos fueron desembarcados; pero 134 fardos fueron colocados en la esplanada de la Aduana, que es el lugar en que allí se acostumbra depositar la mercaderia que se interna.

Encontrábanse en ese lugar el día 19 de Febrero de 1891, cuando ocurrió un combate entre las fuerzas del Gobierno Congresional parapetadas en el edificio de la Aduana i las del Gobierno del señor Balmaceda.

Algunos fardos fueron tomados por las tropas constitucionales para formar trincheras i parapetos, pero éstos i los demas hasta completar el número depositado en el patio de la Aduana, fueron destruidos en el incendio que siguió al combate.

Habiendo sido asegurada en Inglaterra toda la partida de sacos, se apreció en mil trescientas veintiseis libras esterlinas once chelines i tres peniques (£ 1,326-11-3) el valor de las pérdidas, i sobre esta suma se abonó la proporcion correspondiente o sean ochocientas cincuenta i tres libras esterlinas doce chelines i diez peniques (£ 853-12-10), previa deduccion de veintiseis libras esterlinas diez chelines i ocho peniques (£ 26-10-8), contribucion que en el siniestro cabia a uno de los aseguradores que habia suspendido sus pagos, i de ocho libras esterlinas doce chelines seis peniques (£ 8-12-6) por comision de corretaje. Al efectuar este pago estipularon los aseguradores con nosotros que reclamaríamos contra el Gobierno de Chile la indemnizacion i en caso de éxito les reembolsaríamos lo pagado por ellos.

Reclamamos, pues, del Gobierno de Chile el pago de mil trescientas veintiseis libras esterlinas once chelines i tres peniques (£ 1,326-11-3), con los intereses del 6% anual, valor de los 134 fardos de sacos vacíos que perdimos en el combate indicado.

El mismo día que tuvo lugar el referido combate de Iquique, esto es el 19 de Febrero de 1891, el incendio que siguió a la refriega consumió la bodega de los señores Pettie i Ca., situada en la calle

de Bolívar, núm. 1 F. En dicha bodega teníamos depositadas las mercaderías que, con sus respectivos precios, indicamos en la planilla adjunta. Esas mercaderías fueron también incendiadas, si bien fué posible aprovechar los restos de las cajas de fierro, las cuales vendidas en remate público, produjeron la suma de treinta i tres libras esterlinas diez i seis chelines seis peniques (£ 33-16-6), que rebajamos de nuestra cuenta en la indicada planilla. El valor de las mercaderías incendiadas en el incendio de la ya indicada bodega, monta a doscientas cuarenta i dos libras esterlinas un chelin i seis peniques [£ 242-1-6], cuyo pago, con los intereses del 6 % anual, también reclamamos del Gobierno.

Para el caso en que se negare la efectividad de los hechos referidos en el presente memorial, ofrecemos acreditarlos por medio de la prueba.

Whe hereby make oath that according to the best of our knowledge and belief the foregoing statement is correct.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

Sworn by Mr. John Nicholson, a member of the firm of Messrs. Williamson Balfour & Co. British Merchants of Valparaiso at the British Consulate General at Valparaiso, this twenty third day of April 1895.

Before me,

JOHN E. CROKER
Vice-Cónsul.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El agente del Gobierno de Chile tiene el honor de contestar el memorial en que se formula la reclamación núm. 96, elevada a este Tribunal por la casa comercial de Williamson, Balfour i Ca., para cobrar a mi representado la suma de £ 1,568-12-9.

1 El memorial no se ajusta a las disposiciones del Reglamento de procedimientos dictado por V. E. La residencia de los reclamantes no está determinada con precision, ni se declara cual fué el año i lugar del nacimiento de cada uno de ellos, como lo prescribe el art. III. No se dice si han estado al servicio de alguno de los belijerantes o si han recibido sueldo de alguno de ellos, como lo manda el art. IV. No se fija el monto exacto de los intereses que se cobran, como lo ordena el art. VIII. I por fin, no se presentan en idioma castellano los documentos acompañados, apesar de lo que dispone el art. II. Faltas son estas que hacen inadmisibile el memorial, por lo cual suplico a V. E. que se sirva desecharlo.

2 El memorial aparece firmado por don Juan Nicholson de quien certifica el cónsul británico en Valparaíso que es uno de los miembros de la firma social de Williamson, Balfour i Ca. Pero al mismo tiempo da razon el memorial de los nombres de los socios de la casa, i entre ellos no aparece el del señor Nicholson. Mas aún: al final de la protesta formulada en Valparaíso ante el notario don Pedro Flores Zamudio se copia una cláusula del contrato de sociedad en virtud del cual se constituyó la de Williamson, Balfour i Ca., i en ella se espresan los nombres de los socios administradores residentes en Valparaíso que pueden usar la firma social, i tampoco aparece entre esos nombres el de don Juan Nicholson. Este caballero no ha justificado, por lo tanto, la lejitimidad de la personería que se atribuye, i mientras no lo haga, no tiene derecho a ser oido en nombre de los señores Williamson. Balfour i Ca. Opongo, pues, a la demanda la escepcion de falta de personería, i suplico a V. E. se sirva dar lugar a ella.

3 No se ha acompañado documento alguno que acredite que los señores Williamson, Henderson i Mathieson, sean súbditos británicos como se afirma en el memorial, i ni siquiera se mencionan los nombres de las personas que forman la sociedad de Balfour, Williamson i C.^a que tambien forma parte de la de Williamson, Balfour i Ca. Por mi parte no puedo aceptar la simple aseveracion de los reclamantes acerca de la nacionalidad que se atribuyen. Mientras no la comprueban en debida forma, yo solicitaré de V. E. que se declare incompetente para conocer en la presente reclamacion

ya que el Tribunal fué instituido únicamente en favor de los súbditos de S. M. B.

4 De los hechos espuestos en el memorial, solamente consta por pública notoriedad que el 19 de Febrero 1861 se libró un combate en la ciudad de Iquique i a inmediaciones de la Aduana, entre las fuerzas del Gobierno de Santiago mandadas por el coronel don José Maria Soto i las que destacó la Escuadra de Chile para mantener la posesion de la plaza. Sé que a consecuencia de los disparos hechos se produjeron incendios en la ciudad que consumieron algunos edificios i mercaderías. No me consta que fueran tomados por las fuerzas del Congreso i para formar trincheras i parapetos los 134 fardos de sacos que espresa el memorial. No me consta tampoco el incendio de la bodega de los señores Pettie i Ca, ni que en dicha bodega se encontrasen las mercaderías indicadas en la lista que se acompaña. No aceptaré estos hechos sino en vista de la prueba clara i concluyente que se rinda para acreditarlos.

5 Aceptados hipotéticamente los hechos, estimo que en derecho, ellos no pueden dar mérito para aducir esta reclamacion. La batalla de Iquique fué una operacion de guerra lícita i necesaria para el fin que se proponian ámbos belijerantes, cual era quedar en posesion de aquella plaza. Miéntras no la tuvieran, los jefes del Congreso no podian proporcionarse fondos para llevar adelante la guerra iniciada, i al Gobierno de Santiago le convenia mantener a la Escuadra privada de esta fuente considerable de recursos.

Ahora bien: si la guerra civil debe reputarse justa para los neutrales, i si para tomar posesion de Iquique, fué indispensable librar el combate de 19 de Febrero, es evidente que ninguno de los belijerantes podia ser responsable de los perjuicios que esa operacion debió necesariamente causar. El uso de los fardos de sacos para formar parapetos i el incendio de la bodega de Pettie i Ca. con las mercaderías que encerraba, deben considerarse como desgracias ineludibles i que a nadie pueden imputarse.

A este respecto, no hai diverjencia alguna entre los tratadistas de Derecho Internacional, desde Vattel uno de los primeros en tratar espresamente esta materia hasta Bonfils, cuya notable obra de Derecho Internacional ha visto la luz solamente el año último. Pue-

de suceder dice Bluntschli, que ciertos propietarios sean profundamente afectados por la guerra, que sus campos sean arrasados, sus casas destruidas, sus haciendas incendiadas. Estos males son inevitables, i el propietario debe soportarlos como soportaria un granizo, una inundacion o un incendio ocasionado por un rayo. Es víctima de una plaga, no de una injusticia. No hai, pues, en derecho ninguna demanda de indemnizacion que poder formular contra el enemigo cuyas tropas han causado estos perjuicios, ni contra su propio Gobierno a cuya proteccion, estaba obligado a recurrir.

Los perjuicios causados a la propiedad particular en los momentos mismos del combate, o inmediatamente ántes o despues i estando el enemigo al frente deben considerarse como perjuicios emanados de la guerra, los cuales segun Fiore, no confieren accion a los danmificados, ni imponen responsabilidad al Gobierno en cuyo nombre se ejecutan. (Véase Vattel, *Derecho de Jentes*, L. 3.º, cap. 15; Bluntschli, *Derecho Internacional codificado*, artículos 652 i 662; Fiore, *Nuevo Derecho Internacional*, título 3.º, § 1714 i siguientes; Wharton, *International Law Digest* vol. III, § 213; Kluber, *Derecho de Jentes Moderno de Europa* § 262 i 263; Funck Brentano, *Du Droit des Gens*, L. 2.º cap. 3.º § III; Bonsfils, *Mannuel de Droit International Public* § 1200 i 1231.)

Debo tambien hacer notar que estando ya indemnizados los reclamantes por una compañía de seguros segun lo espresan en el memorial, no tienen derecho a cobrar la misma suma al Gobierno de Chile, en conformidad a las reglas de derecho que hace del seguro un contrato de mera indemnizacion i nunca de lucro para el asegurado. Si los reclamantes obran en nombre de la compañía de seguros, han debido presentar el poder que les confirió autorizacion para representarla.

La parte de la reclamacion que se refiere a intereses es, a mi juicio, absolutamente insostenible. Los intereses se reputan en derecho como una indemnizacion a que está obligado el deudor moroso pero para que la mora exista es necesario que haya transcurrido un plazo estipulado o que haya intervenido reconvencion judicial. En todo caso la deuda ha de ser líquida i exigible. Ninguna de estas circunstancias median en la presente reclamacion.

En conformidad a las doctrinas que dejo espuestas, espero que V. E. se ha de servir rechazar en todas sus partes esta reclamacion, si es que no da lugar a alguna de las escepciones dilatorias que dejo deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Señor:

Relativamente a las observaciones referentes a la forma de nuestro memorial de demanda, debemos replicar que no es exacto que hayamos omitido mencionar allí si prestamos servicios a alguno de los partidos contendientes o si hemos recibido sueldo de ellos. Allí espusimos literalmente que no habíamos servido o ausiliado a ninguno de los bandos políticos i de ésto se sigue necesariamente que no habíamos recibido sueldo de ellos. *Sueldo*, es la compensacion de un servicio.

Es verdad que no hemos espresado el año i lugar del nacimiento de las numerosas personas que forman la sociedad de *Williamson, Balfour i Ca.*, pero el Reglamento no nos impone obligacion estricta al respecto. Exije esa mencion, siempre que sea hacedera darla, i en nuestro caso no lo es.

Del contrato social que hemos acompañado en algunas de las reclamaciones que hemos presentado como mandatarios, consta que nuestra sociedad es británica, esto es. está domiciliada en Inglaterra i ha sido constituida con arreglo a las leyes británicas. Esto es todo lo que necesitamos para que V. E. tenga competencia en el presente litijio. No reclama individualmente ninguno de los socios de nuestra firma; reclama la sociedad que es una entidad jurídica distinta de los socios personalmente considerados. El señor Nicholson, aunque no es propiamente miembro de nuestra sociedad, está

especialmente autorizado por una cláusula del contrato social para hacer uso de nuestra firma.

Partiendo de la jurisprudencia profesada por V. E. en alguno de los fallos espeditos, nuestra reclamacion debe dividirse en dos partes: la una procedente del incendio de Iquique, que consumió una porcion de los fardos de sacos, i la otra que tiene su origen en e hecho de haber tomado el jefe de las fuerzas balmacedistas otra porcion de sacos para formar trincheras i protegerse tras ellas, como en efecto, se protejió.

No tenemos para qué negar que las sentencias a que hemos aludido no nos dejan esperanzas en cuanto a aquella parte de la reclamacion que versa sobre los sacos consumidos en el incendio, ya que se ha juzgado que provino de una operacion lícita de guerra que no dá derecho a obtener indemnizacion.

Mas, no sucede lo mismo con los sacos tomados para trincheras.

La serie de autores que cita el señor ajente del Gobierno, para inducir a V. E. a rechazar nuestra reclamacion, se refieren, al enunciar sus doctrinas, a los daños jenerales e inherentes al estado de guerra. Pero el tomar a un particular, especialmente, a un neutral una cosa para hacerla servir o aplicarla directamente a una operacion bélica, es algo profundamente diverso. Un ejemplo pondrá en claro esta distincion fundamental. Nadie duda que un combatiente tiene el derecho de dar muerte a los caballos que montan sus enemigos en el campo de batalla; pero si a un hacendado le arrebatan las autoridades los que tienen en su hacienda i estos perecen en una accion de guerra ¿podrá acaso un gobierno escusarse de indemnizar al propietario diciéndole: la guerra es una plaga, es fatal como el rayo o el granizo: atribuya usted su pérdida a la plaga de la guerra, no a injusticia de mi parte? El damnificado responderá, i con mucha justicia: todo eso será tan cierto como se quiera; pero si yo estoi obligado a soportar las calamidades inseparables del estado de guerra, no tengo el deber de contribuir gratuitamente con mis bienes a proporcionar elementos de combate o defensa. Si tal obligacion existiera, la guerra se haría a espensas de algunos individuos, no a espensas de la Nacion.

La última escepcion del señor ajente consiste en afirmar que

nosotros no tenemos derecho a cobrar indemnizaciones del Gobierno de Chile porque la hemos obtenido ya de una Compañía de Seguros porque si la obtuviéramos, el seguro se habría convertido para nosotros en un contrato lucrativo. Esta escepcion solo podría oponerla la compañía aseguradora, no el Gobierno de Chile que no fue parte en aquel contrato i que no puede invocar las cláusulas de él o las disposiciones legales referentes a los derechos del asegurador. No para los efectos legales, sino para explicar nuestra conducta, hemos dicho sin embargo que en caso de obtener indemnizacion la devolveríamos al asegurador, porque a ello estamos obligados legal i moralmente.

Acompañamos una declaracion prestada ante un notario de Iquique, por tres testigos presenciales, residentes en aquella ciudad, de los cuales dos son chilenos, ignorando nosotros la nacionalidad del tercero, Cattarinich. El Excmo. Tribunal podrá, si lo juzga conveniente, i asi lo exige el señor ajente, ordenar que esas declaraciones sean ratificadas con citacion del Gobierno reclamado.

WILLIAMSON, BALFOUR I C.^a

DÚPLICA

Excmo Señor:

La reclamacion número 96 a la cual se refiere la presente dúplica, no difiere sustancialmente de las demas que versan sobre perjuicios producidos por el combate de Iquique de 19 de Febrero de 1891, sino en que el caso actual es aun mas claro i sencillo que los demas que han sido sometidos al conocimiento de V. E. i sobre los cuales ha recaido ya su justiciero fallo.

No me detendré en las cuestiones previas propuestas por la contestacion i que el mandatario de los reclamantes ha dejado sin respuesta. Llamaré solo la atencion de V. E. al hecho de no haberse comprobado la nacionalidad británica de los socios de la casa de

Williamson, Balfour i C.^a i a que ni siquiera se han dado hasta hoy los nombres de muchos de esos socios.

El reclamante cree que esta indicacion es inútil desde que no son los socios individualmente considerados quienes reclaman sino la sociedad misma que es una persona completamente diversa de los socios segun un principio conocido de lejislacion. Agrega que siendo inglesa la sociedad, basta esta circunstancia para considerarla hábil para reclamar ante V. E., i a V. E. competente para conocer de la reclamacion.

Olvídase al hacer esta argumentacion que, segun la lei inglesa, la sociedad no forma una entidad distinta de los socios individualmente considerados, como acontece dentro de la lejislacion chilena. «Una sociedad (*partnership*), dice Lehr, compuesta de dos o mas particulares no constituye, *al law*, una persona moral distinta i no puede estar en juicio como tal i bajo su razon social.» [Lehr, *Elements de Droit civil anglais*, Lib. 3.º, ch. p.]

Olvídase, asi mismo, de que no ha comprobado en ninguna forma que la sociedad de Williamson, Balfour i Ca. sea realmente inglesa, puesto que la cláusula de la escritura social que ha sido transcrita en la protesta estendida el 16 de Abril de 1891 ante el notario don Pedro Flores Zamudio no espresa el lugar i pais en que se constituyó.

Es curioso, i me permito llamar mui especialmente la atencion de V. E. a esta particularidad de la defensa de los reclamantes. Ellos invocan la nacionalidad inglesa de las sociedades, prescindiendo de los individuos que las componen cuando asi conviene a sus intereses i no les importa contrariar para este efecto los principios mas conocidos de la lejislacion inglesa, como sucede en este caso; pero cuando la sociedad reclamante es chilena, como acontece, entre otras muchas, en el caso de D. Richardson i Ca., prescinden de la entidad social i pretenden ser oidas ante V. E. por cuanto los socios son ciudadanos británicos, sin importarles tampoco violar abiertamente la prescripcion del art. 2033 del Código Civil de Chile.

Se quiere que V. E. considere las sociedades analítica o sintéticamente, segun convenga a los intereses de los reclamantes,

i que, sin obedecer a ningun principio fijo, tenga como reclamantes a los socios o a las sociedades mismas, siempre que cualquiera de estos dos sistemas llegue a favorecerlos i sirva para condenar al Gobierno de Chile. Esto equivale simplemente a pedir a V. E. que tenga dos pesos i dos medidas; pero V. E. no tendrá sino un solo peso i una sola medida, i esto i seguro que, decidido el Tribunal por uno de los dos sistemas, ha de seguirlo observando hasta el fin, cualquiera que sea el resultado para los reclamantes o para el Gobierno de Chile.

Por lo que hace al fondo de la reclamacion creen los señores Williamson, Balfour i Ca. que el caso que V. E. va a fallar en esta reclamacion es distinto, a lo ménos en parte, de los que ya V. E. ha estudiado i resuelto sobre perjuicios ocasionados por el combate de Iquique de 19 de Febrero de 1891. Abandonando la parte principal de la reclamacion a la suerte que le deparan los precedentes sentados por el Tribunal, pretende sacar a flote siquiera el valor de algunos fardos de sacos que se dice fueron empleados como trincheras por las tropas del coronel Soto para batirse tras ellas con los que estaban parapetados dentro de la Aduana.

Para sostener esta parte de la reclamacion, cuyo monto no se ha fijado ni es posible fijar, se hace decir a los tres testigos cuya declaracion se acompaña que, despues del combate, los sacos desaparecieron de la esplanada de la Aduana, sin que hayan sido encontrados hasta hoi. Aceptando en hipótesis el hecho de haber sido usados los sacos durante el combate, hecho que no está sustentado por ningun antecedente, o relacion de los sucesos escrita en partes oficiales o en artículos de prensa, me voi a permitir manifestar al reclamante en lo que vinieron a parar los sacos, cuya desaparicion le ha venido a parecer inesplicable solamente en el documento de última hora. Me basta para el objeto. compulsar los datos que el mismo reclamante nos suministra.

En el sexto aparte de su demanda o memorial nos dice que «algunos fardos fueron tomados por las tropas constitucionales para formar trincheras i parapetos, pero estos i los demas hasta completar el número depositado en el patio de la Aduana, fueron destruidos en el incendio que siguió al combate.»

He ahí, pues, cual fué el fin de los sacos que las tropas constitucionales (no las del coronel Soto) usaron para formar trincheras: perecieron en el incendio producido por las bombas que se dispararon durante el ataque.

Los señores James, Inglis i Ca. en su protesta estendida el 5 de Mayo de 1891 ante el notario de Iquique D. Tomas E. Vergara, esponen que los 134 fardos de sacos pertenecientes a Williamson, Balfour i Ca. i que se hallaban en la esplanada (o patio) de la Aduana de ese puerto «lugar donde se acostumbra depositar la mercaderia que se desembarca aqui *fueron allí quemados i totalmente destruidos* a consecuencia del combate que tuvo lugar el 19 de Febrero último.»

Los mismos señores Williamson, Balfour i Ca. consignan igual dato en la protesta que estendieron en Valparaiso i a que ántes me he referido. Dicen allí que del cargamento de fardos remitidos a Iquique i consignados a la casa de James, Inglis i Ca., «parte de dichos fardos habian sido desembarcados en la plaza del referido puerto cuando este fué atacado por la Escuadra en armas contra el Gobierno, ocurriendo dicho ataque el diez i nueve del mes de Febrero próximo pasado: i que *a consecuencia de la referida operacion bélica 134 de los fardos fueron totalmente destruidos*».

Pues bien: apesar de tan esplicitas declaraciones que constan todas de los propios documentos que los reclamantes han presentado, i aún de la esposicion de ellos mismos hecha en el memorial i en la protesta, el escrito de réplica ha creído conveniente dividir en dos porciones los fardos de sacos diciendo que la una se quemó i la otra se usó para formar trincheras, i para no contradecirse tan abiertamente hacen decir a sus testigos que los sacos que sirvieron para trincheras, «desaparecieron ignorando despues los otorgantes si se quemaron o fueron robados».

Felizmente lo que no saben estos testigos, lo saben los reclamantes i sus consignatarios, que afirman (aquellos bajo de juramento) que todos los sacos se quemaron a causa del incendio producido por el combate.

Siendo ello así ¿en que se diferencia entónces esta reclamacion de las de otros súbditos británicos que sufrieron perjuicios a con-

secuencia del mismo incendio? En nada absolutamente, desde que cierto o falso el hecho de haberse tomado algunos fardos para formar parapetos, todos se quemaron i todos se habrian quemado del mismo modo aun cuando nadie los hubiera tocado.

Pero se trata de comparar este caso al de una requisicion de animales para el servicio militar, i se dice que asi como esta no puede llevarse a efecto sino mediante una indemnizacion, otro tanto debe hacerse con respecto al uso de los sacos. Yo no necesito manifestar a V. E. la enorme distancia que va de una requisicion hecha con tranquilidad, en prevision lejana de un combate, al uso de los muebles u objetos que se encuentran a la mano para defenderse o atacar durante el fragor mismo de la lucha. Las leyes de la guerra autorizan en este caso para destruir la propiedad enemiga, i ¿no autorizarian a tomar objetos que sirvan para formar un parapeto de defensa? El coronel Soto habria podido con lejítimo derecho poner fuego a los edificios de la ciudad, obedeciendo a una necesidad imperiosa de la guerra, como lo ha reconocido V. E. en numerosas sentencias, i ¿no habria sido lícito a él o a su adversario defenderse tras un monton de sacos vacios?

El derecho de emplear los bienes de particulares para hacer obras estratégicas de defensa es algo que está universalmente reconocido; i Laurent nos manifiesta que solo se debe una indemnizacion cuando el hecho perjudicial no ha estado en relacion directa con las operaciones estratégicas; pero si ha existido esa relacion, «no hai duda alguna, dice, es un hecho de guerra propiamente dicho que no acarrea ninguna responsabilidad civil». Cita el mismo autor un caso ocurrido durante la guerra franco-alemana, i que dió lugar a una reclamacion. Como el hecho es exactamente igual al de que ahora se trata, voi a valerme de sus propias palabras:

«Muchos sacos de lana habian sido requeridos por la autoridad militar el dia de la batalla de San Quintin; de allí una accion de indemnizacion por razon de las pérdidas o averías que sobrevinieron a los sacos suministrados en virtud de la requisicion. La demanda fué rechazada por motivo de que los sacos habian sido empleados en la construccion de una barricada en uno de los barrios de la ciudad. Esta medida de defensa, habiendo sido tomada por la auto-

ridad militar en vista de las necesidades inmediatas de la lucha, constituia un hecho de guerra que no daba lugar a indemnizaciones por la vía contenciosa, salvo el derecho del perjudicado para obtener alguna parte de las sumas que a título de equidad fueron destinadas a la reparacion de los daños causados por la guerra.» (Laurent, *Principes de Droit Civil français*, t. 20, secc. 457 i 459).

Así, pues, en Francia quedó decidido que el uso que se hizo de sacos de lana pertenecientes a particulares para formar barricadas en prevision de un próximo combate, no daba lugar a indemnizacion. En nuestro caso, i a ser efectivo el hecho, los sacos fueron tomados en lo mas recio del combate para defenderse del enemigo. Ellos fueron, en seguida, destruidos por el incendio, siniestro que en ningun caso habria podido evitarse, como no se evitó respecto del resto de los sacos de que ninguno de los belijerantes hizo uso. En el caso presente existe ademas otra consideracion que es de especial gravedad. Si el Gobierno de Chile pagara a la casa de Williamson, Balfour i Ca. los sacos que cobra, esta casa recibiria una doble indemnizacion porque ya ha sido totalmente indemnizada de su pérdida por una Compañía de Seguros.

Si la indemnizacion no es para los señores reclamantes, sino para esta Compañía, ella es la única que habria podido ejercitar su accion. Los reclamantes no tienen personería para representar a dicha Compañía, i respecto de ella no se sabe siquiera hasta este momento qué clase de compañía sea ni qué nacionalidad tenga.

Por otra parte, el derecho no concede al asegurado sino una mera indemnizacion, i si es verdad que el asegurador puede hacer valer su derecho contra el asegurado que pretenda infringir este principio, tambien lo es que cualquier interesado tiene tambien derecho para que el seguro no se torne en lucro a costa suya.

Repito, Excmo. Señor, que ninguna de las reclamaciones que se han entablado pormotivo de pérdidas sufridas en el combate trabado en Iquique el 19 de Febrero de 1891, reúne como ésta tanto número de razones legales para ser desechada. Como las demas, esta se funda en el hecho de haber sido incendiadas las mercaderías cuyo valor se cobra, del mismo modo i por la misma causa que hizo perder sus bienes a los otros reclamantes; pero ésta tiene de especial

que, aun cuando no hubiera habido tal incendio, los sacos reclamados habrian sido lejitimamente usados por uno de los belijerantes, i esto bastaria por sí solo para desechar la reclamacion.

Así lo aguardo de V. E. en el caso de que no se dé lugar a las escepciones dilatorias que tengo formuladas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile

El ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Williamson, Balfour i Ca., sociedad formada por súbditos británicos, reclaman del Gobierno de Chile 1,568 libras esterlinas 12 chelines 9 peniques por perjuicios recibidos a consecuencia del combate que tuvo lugar en Iquique el 19 de Febrero de 1891.

Esponen los memorialistas que en la barca inglesa *Yarkand* enviaron a Iquique 252 fardos de sacos vacios consignados a los señores James, Inglis i Ca., que los sacos fueron desembarcados, quedando 134 fardos todavia en la esplanada de la Aduana de Iquique el 19 de Febrero de 1891 cuando tuvo lugar el combate entre las fuerzas congresistas parapetadas en la Aduana i las del Gobierno del señor Balmaceda; que algunos de los fardos los tomaron las tropas constitucionales para formar trincheras i defensas, pero que esos i el resto de los 134 bultos ya indicados los consumió el incendio que siguió al combate; que toda la partida de sacos remitida de Europa estaba asegurada i que correspondian, de la suma asegurada, a los 134 fardos perdidos 853 libras esterlinas 12 chelines, siendo el valor íntegro de ellos 1,326 libras esterlinas 11 chelines 3 peniques; que los reclamantes recibieron de la casa aseguradora las 853 libras esterlinas 12 peniques, pero con la condicion de que los demandantes reclamarian del Gobierno el valor de los fardos incendiados i, en caso de éxito, reembolsarian a la casa de seguros lo pagado por ella; que, en consecuencia, piden al Tribunal se con-

dene al Gobierno de Chile a pagarles las 1,316 libras esterlinas 11 chelines 3 peniques, valor de los sacos, mas intereses del 6 por ciento; que el mismo dia 19 i a consecuencia del incendio preindicado, se quemó la bodega de los señores Pettie i Ca., situada en la calle de Bolívar núm. 1 F i que en dicha bodega tenian los reclamantes mercaderias por valor de 242 libras esterlinas 1 chelin 6 peniques, segun planilla que acompañan, las que fueron tambien consumidas por el fuego, pérdida que reclaman tambien del Gobierno de Chile mas intereses del 6 por ciento.

Acompañan como comprobantes cuatro protestas: dos estendidas ante el cónsul de S. M. B. en Iquique el 17 de Marzo i 5 de Mayo de 1891, otra estendida ante notario público en Valparaiso en 16 de Abril de 1891, i la última ante notario público en Iquique en 5 de Mayo de 1891.

El ajente de Chile, contestando, espone que el memorial no se ajusta a las prescripciones del Reglamento, contraviniendo asi lo dispuesto en los artículos II, III, IV i VII, lo que hace inadmisibile la reclamacion; que el poder del firmante del memorial, señor Juan Nicholson, no es suficiente para representar a la sociedad reclamante, por lo que opone la escepcion de falta de personeria; que tampoco se ha acreditado el carácter de súbditos británicos de los miembros que forman la sociedad, lo que hace incompetente al Tribunal para conocer en esta reclamacion; que tampoco consta el incendio de la bodega de los señores Pettie i Ca., ni que en dicha bodega se encontraban las mercaderias indicadas por los reclamantes; que en la hipótesis de ser efectivos los hechos espuestos en el memorial, el combate i bombardeo de 19 de Febrero de 1891, operacion lejitima de guerra, no compromete la responsabilidad de ningun Gobierno, como lo establecen varios tratadistas que cita; que tambien debe hacer notar que la sociedad reclamante ha sido indemnizada por una Compañía de Seguros, i si reclama a nombre de ésta ha debido presentar el respectivo poder; que no existe derecho para cobrar intereses, pues este derecho se reputa como una indemnizacion a que está obligado un deudor moroso en una deuda líquida i exigible, i ninguna de estas condiciones concurren en el caso presente; en conclusion, pide al Tribunal que se sirva recha-

zar en todas sus partes la reclamacion, en caso de no dar lugar a las escepciones deducidas.

En la réplica i dúplica se debaten los mismos argumentos, acompañándose en la réplica una declaracion de testigos ante un notario de Iquique.

Considerando: que los reclamantes Williamson, Balfour i Ca. declaran en su memorial presentado a este Tribunal Arbitral, que los ciento treinta i cuatro fardos de sacos vacíos que se remitieron a Iquique en la barca *Yarkand* i que se depositaron en la esplanada de la Aduana de esa ciudad se destruyeron en el incendio que estalló en aquella parte del pueblo el 19 de Febrero de 1891 a consecuencia del combate que tuvo lugar el día precitado entre las dos partes beligerantes; que esta declaracion se encuentra confirmada en las cuatro protestas diversas que se formularon por los reclamantes o sus consignatarios ante los cónsules británicos i notarios públicos, tanto en Iquique como en Valparaiso en 17 de Marzo, 16 de Abril i dos en 5 de Mayo de 1891, en las cuales se atribuye la pérdida de estos fardos al incendio que se produjo por el combate;

Considerando: que este Tribunal se ha pronunciado ya en diversos de sus fallos [véase reclamacion número 1] acerca de los acontecimientos que ocurrieron en Iquique el 19 de Febrero de 1891 i que ha declarado que el Gobierno de Chile no habia incurrido por ellos en responsabilidad; que el hecho consignado solamente en el memorial de 1895 i no en las diversas protestas estendidas en 1891, que los soldados habian utilizado los fardos en cuestion para resguardarse de los proyectiles del enemigo, no puede tampoco comprometer la responsabilidad del Gobierno de Chile, desde que estos fardos se encontraban en el sitio mismo del combate i que su destruccion no fué con motivo del uso que de ellos se hubiere hecho sino a causa del incendio que estalló durante el combate;

Considerando: ademas, que los reclamantes declaran haber sido ya pagados del valor de dichos fardos por la compañía de seguros en que habian asegurado esta mercadería; que, por consiguiente, no pueden ellos reclamar nuevamente el pago de un valor que ya les fué cubierto;

Considerando: que si los reclamantes tenian ademas ciertas mer-

caderias en los almacenes de los señores Pettie i Ca., ubicados en Iquique, calle de Bolívar número 1 F., almacenes i mercaderias que fueron consumidos por el incendio que se produjo en aquella parte de la ciudad, al Gobierno de Chile no le cabe responsabilidad puesto que el incendio fué la consecuencia de actos lejislmos de guerra como el Tribunal lo tiene ya declarado en los diversos fallos a que se ha referido anteriormente.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por mayoria de votos, disintiendo el árbitro británico, pues solo acepta como fundamento del rechazo de la demanda el hecho de haber recibido el reclamante, de manos de la compañía de seguros el valor de sus pérdidas, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—
—ALFRED ST. JOHN—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.



RECLAMACION N.º 97

JEREMIAS M. GOODALL

MEMORIAL

Excmo. Tribunal:

Francisco Carei, por el súbdito británico señor Jeremiah M. Goodall, con el poder que acompaño al Excmo. Tribunal Arbitral Anglo-Chileno espongo con todo respeto: el 18 de Febrero de 1891 el señor coronel don Sofanor Parra, comandante del Rejimiento de Granaderos a Caballo del Ejército del Gobierno de Chile, tomó en Arica a mi representado por orden superior i para el uso del Ejército, ciento veinticuatro [124] mulas, dos (2) caballos noventa i cinco (95) aparejos cuyo valor total ascendente a cuarenta i siete mil cien pesos (\$ 47,100) de diez i seis peniques, pido al Excmo Tribunal que ordene se pague por el Gobierno de Chile, a mi mandante con mas los intereses corrientes que corresponden desde la fecha de los hechos que orijina este reclamo hasta la fecha de su pago.

El avaluo en detalle es como sigue: cada mula a trescientos pesos (\$ 300), cada caballo a doscientos pesos (200) i cada aparejo a cien pesos (\$ 100), todo en moneda de diez i seis peniques.

Las mulas i los caballos, mui especialmente aquéllas, eran de

primera calidad, todos estos animales habian sido elejidos cuidadosamente para los penosos viajes que debian hacer al traves de la pampa, llevando víveres.

Para comprobar la nacionalidad inglesa del señor Goodall, acompaño un certificado en forma del señor cónsul de S. M. B. en Iquique, el cual acredita su nacimiento en Inglaterra.

El señor coronel Parra otorgó a favor de mi mandante un recibo por los objetos tomados, i acompaño una copia autorizada de su protocolizacion hecha en la notaria pública de Tacna. El Tribunal resolverá si es necesario traer el documento orijinal.

Me propongo corroborar los hechos espuestos en este memorial, con el testimonio de don Sofanor Parra, ex-teniente coronel retirado del Ejército de Chile, chileno, residente en Santiago; con el testimonio de don Benjamin Arteaga Alemparte, chileno, residente en Coelemu, cuya profesion es agricultor, i con el testimonio del señor Frank Bradley, ingles, comerciante, residente en Arica.

A fin de completar los datos exijidos respecto del reclamante por el artículo III del Reglamento de Procedimientos del Tribunal, diré que el señor Goodall es actualmente comerciante, jefe de la casa de Whitelegg i Ca. en Iquique, i su residencia accidental pues, no podía trasladarse a Iquique por la interrupcion del tráfico ocasionada por la guerra civil, en la época en que se verificaron los hechos en que se funda este reclamo, era la oficina salitrera de Agua Santa. Mi representado no tomó parte, ni directa o indirectamente en la guerra civil que comenzó el 7 de Enero de 1891 i que terminó el 28 de Agosto del mismo año, ni estuvo durante ese tiempo al servicio de ninguna de las partes combatientes ni recibió sueldo de ninguna de ellas. Tampoco ha recibido mi comitente suma de dinero ni compensacion alguna a cuenta del reclamo que por mi conducto entabla en este memorial.

En vista de lo espuesto i de los documentos que acompaño, pido al Excmo. Tribunal que tenga a bien acoger favorablemente el reclamo que entablo contra el Gobierno de Chile, i ordenar que éste pague a mi mandante, don Jeremiah M. Goodall, la cantidad de cuarenta i siete mil cien pesos de diez i seis peniques, i sus intereses, por el valor de los animales i demas especies que el coronel Parra le tomó en Arica, en la fecha ya indicada.

FRANCISCO CAREY.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre de don Jeremias M. Goodall se cobran a Chile \$ 47,100 e intereses corrientes, valor atribuido a 124 mulas, 2 caballos i 95 aparejos que se dicen tomados en Arica para el uso del ejército en Febrero de 1891.

1 Para comprobar su carácter de súbdito ingles por nacimiento, el memorialista acompaña un certificado del cónsul de S. M. B. en Iquique; pero lo único que el tal certificado acredita es que dos comerciantes de aquella plaza, los señores Jones i Hasler, declararon ante dicho funcionario, el 11 de Abril de este año, que conocian personalmente al reclamante i a sus padres i que conocian al primero como nacido en la isla de Wight.

Es bien sensible que dichos comerciantes no hayan dicho en qué le conocieron al señor Goodall que era nacido en aquella isla. La nacionalidad no se prueba con testigos de vista ni de oídas i ménos cuando los testimonios dados de esa manera no están ajustados a las disposiciones establecidas en orden a la prueba testimonial, como en nuestro caso sucede.

Así, pues, nada vale el referido certificado, el cual no podria en ninguna situacion suplir la falta de instrumento auténtico espedido por el respectivo funcionario público encargado del registro civil. Esa seria la lejítima prueba de nacimiento que el reclamante ha

debido acompañar al memorial; i como no lo ha hecho, resulta que su nacionalidad no está legalmente acreditada i que, por lo tanto, V. E. es incompetente para conocer de esta reclamacion.

La escepcion de incompetencia, que a virtud de lo espuesto opongo desde luego, se fundaria ademas en la causal de no tratarse propiamente de un acto u operacion de fuerzas militares: no aparece, ni se dice, como por ejemplo se dice en la reclamacion núm. 25 análoga, que los animales referidos hayan sido tomados mediante el empleo de violencia o fuerza; todo hace creer que, si efectivamente se usaron aquellos en servicio del ejército, ello fué a virtud de un contrato de alquiler o transporte, de un acto voluntario; mediante el cual procuró el dueño lucrar, sirviendo a una de las partes combatientes contra la otra, de lo que se encuentran antecedentes en reclamaciones análogas a la presente, como las señaladas con los núms. 48, 49, 51, 52.

2 Tampoco se ha presentado el memorial en las condiciones determinadas por el Reglamento de Procedimientos, a pesar de ser ellas bien esplicitas i bien fáciles de cumplir: no se ha acompañado orijinal el recibo que sirve de base a la reclamacion, no se ha indicado el año de nacimiento del reclamante, no se ha declarado si la reclamacion ha sido o nó presentada ante otro tribunal, no se ha hecho la esposicion completa i detallada que algun antecedente ofreciera sobre el origen i precio de compra de los indicados animales i demas circunstancias relacionadas con la supuesta pérdida de aquellos, no se ha indicado con precision la suma reclamada, etc.; todo lo cual no guarda conformidad con lo ordenado por V. E. en los arts. I inciso 1.º, III, VI, VII i VIII del citado Reglamento, i hace inadmisibile esta reclamacion.

3 Supuestas la competencia del Tribunal i la admisibilidad de la reclamacion, deberá ésta ser desechada a ménos de probarse legal i ampliamente los hechos en que se funda. ¿Cuáles son éstos? El memorial, en su estremada concisión, los reduce solo a éstos: que en Arica, el 18 de Febrero de 1891, el coronel Parra tomó al señor Goodall, por órden superior i para el uso del ejército, 124 mulas, 2 caballos i 95 aparejos, con un valor total de \$ 47,100, siendo aquellos animales de primera calidad como elejidos para

viajar con víveres al traves de la pampa segun se dice i no se explica.

En comprobante, ha traído anexo el memorial una escritura pública otorgada en Tacna el 19 de Febrero de 1895, segun la cual se protocolizó allí un recibo que presentó al notario el señor Goodall i que se supone firmado por el coronel Parra. Ese recibo, inserto en la escritura, no ha sido reconocido por el último, de modo que no es posible aceptar su autenticidad. El notario no tenía sino que protocolizar lo que el señor Goodall le presentaba, bueno o malo, i así lo hizo. La escritura acompañada nada prueba contra Chile en cuanto al contenido del recibo copiado en ella.

Por lo demas, todo ello ofrece dudas i oscuridades que han debido desvanecerse i aclararse. Según el memorial juramentado, las mulas i los caballos i aparejos reclamados habrían sido tomados en Arica; pero, esto no es verosímil porque en Arica no se mantienen animales por falta de forrajes, i porque allí no tienen servicios que prestar como los tienen en la pampa de Tarapacá, mui léjos, al sur. Segun el memorial juramentado por el reclamante, siendo éste comerciante de Iquique, residía en Agua Santa en la época en que se verificaron los hechos en que se funda la reclamacion, esto es, la supuesta tomada de animales el 18 de Febrero de 1891; pero, si entónces estaba en Agua Santa, no podía precisar el hecho para jurarlo ni podía estar el día siguiente en Tacna para firmar allí la referida escritura pública de protocolizacion, que lleva fecha de 19 de Febrero del mismo año. Otros de los recibos protocolizados a que se refieren algunas de las indicadas reclamaciones anteriores, como la número 52, dados en las mismas circunstancias que el ahora indicado, aparecen ademas autorizados con la firma del vice-cónsul ingles, señor Finlayson. ¿Por qué el actualmente considerado no lleva tambien esa firma?

4 En cuanto al precio, que es verdaderamente enormísimo, atribuido a los animales i aparejos que se dicen tomados, me es imposible en todo caso tomarlo ni siquiera como aproximado. A este respecto, hai que distinguir entre las mulas de servicio para el acarreo en las oficinas salitreras de Tarapacá, o para el tiro en la ciudad de Iquique, i las mulas a talaje en los potreros de Camaro-

nes, entre Pisagua i Arica; las primeras, como recién llevadas del sur, están en buen estado i tienen relativamente buen precio; las segundas son llevadas a dichos potreros a reponerse, si es posible, cuando ya están casi inútiles para el servicio, i por lo mismo, valen mucho ménos que las otras; ¿A cuál de esas clases corresponderían las mulas reclamadas por el señor Goodall? Seguramente a la última, dada la ubicacion de Camarones, a medio camino entre las salitreras i Arica.

Ahora bien: segun un recibo acompañado a la reclamacion número 23, referente a 20 mulas que se dicen tomadas de la oficina salitrera *Santa Elena*, cada mula en servicio valdria solo \$ 150, precio que, así i todo no ha sido aceptado por mi parte, por considerarlo exajerado, cuando ménos en un tercio, i si esto es así, ménos podria aceptar ese precio para mulas de Camarones; i muchísimo ménos el de \$ 300 que nos sale cobrando el actual reclamante. Por cada una de esas mulas, se cobran \$ 150 en la reclamacion número 23 i \$ 160 en la número 25.

La exajeracion, que es enorme tratándose del precio de las mulas i de los caballos, es enormísima tratándose de los aparejos, por cada uno de los cuales, sin espresarse su estado de servicio, se cobran \$ 100. En la citada reclamacion número 23 se cobran enjalmes a razon de solo \$ 10.

Sobre todo, me reservo para la prueba que al reclamante corresponde producir amplia i fehacientemente. Por mi parte, i especialmente en cuanto se refiere al precio de los animales i aparejos reclamados, reitero i reproduzco aquí el ofrecimiento, hecho en la reclamacion número 48, del testimonio de los coroneles señores Gana i Arrate i del ex-intendente de Tacna i ahora de Linares, señor Blest Gana. Sobre ese mismo punto relativo a precios, ofrezco además aquí el testimonio de los siguientes señores, todos residentes en Iquique, a saber:

Don Federico Geywitz, aleman, comerciante en animales; don Gumecindo Maza i don Ramon Iribarren, chilenos, comerciantes en lo mismo; don Simon Barragan, boliviano, ajente comercial; i don Enrique Kempffer, aleman, jerente del ferrocarril urbano de Iquique, testigos particularmente abonados.

5 En cuanto al derecho, lo determinará la prueba que fije i acredite los hechos. En vista de éstos podrá saberse si se trata de una verdadera requisicion militar con el necesario empleo de la fuerza, o si se trata de un contrato de trasporte o servicio voluntario lucrativo. Las consecuencias en uno i otro caso fluirán naturalmente.

En cuanto al cobro de intereses, no puede en ningun caso tener lugar; no cabe indemnizacion por una mora que no ha existido ni podido existir de parte de Chile.

En conclusion por ahora, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o rechazarla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Excmo. Tribunal:

Francisco Carey por don Jeremias M. Goodall, en el reclamo entablado ante V. E. por requisicion de mulas, caballos i aparejos, replicando digo: pido a V. E. se sirva desestimar las alegaciones del Gobierno contra quien va dirijido este reclamo, i acojerlo en la forma en que mi representado lo ha deducido.

Seguiré el orden de la contestacion gubernativa por su serie numérica de argumentaciones hechas algo a *contre cœur*.

1.º Mi representado presentó para comprobar ante V. E. su calidad de súbdito británico un certificado del cónsul de S. M. B. en Iquique, en el cual se establecia por dos testigos, que firmaron ante dicho cónsul, el hecho de que el señor Goodall es de nacionalidad inglesa.

Este documento da márjen al celoso defensor del reclamado para llegar a conclusiones tan estremas como la de fundar un artículo

de incompetencia en la forma de un documento que sirvió para que mi reclamacion fuera admitida a discusion, por ser entablada por persona que establecia su carácter de súbdito británico con solo el documento que se impugna con tanto empeño.

Habiendo trascurrido el tiempo necesario para que llegara de Inglaterra el certificado de nacimiento del señor Goodall i habiéndose ya suplido su falta con el certificado del cónsul en Iquique, acompaño con el presente escrito una copia autorizada de la partida de nacimiento de mi representado, *given at the General Register Office, Somerset House, London*, como dice el mismo documento.

Creo, pues que este fundamento del artículo de incompetencia desaparece.

En cuanto al supuesto *acto voluntario, al contrato de alquiler o de transporte* que el celo del representante del Gobierno de Chile supone, bastará que transcriba aquí el testo del recibo dado por el mismo autor i ejecutor de la requisicion, cuya seriedad es bastante conocida. Dice así ese documento: «Recibí del señor Jeremias M. Goodall ciento veinticuatro mulas, dos caballos i noventa i cinco aparejos que se le han tomado de orden superior, para el uso del Ejército —Sofanor Parra».

Me parece que basta leer este documento para comprender que natural i obviamente fluye de su contesto la honrada intencion con que se ha estampado en él la frase «se le han tomado de orden superior».

Con ánimo desapasionado i sin recurrir a sutilezas impropias del carácter del reclamado, hai que ver en esas palabras el reconocimiento de que el señor Goodall ha entregado los objetos que reclama, solo en obediencia a una requisicion hecha con la coaccion de la fuerza armada del Ejército que la imponia de orden superior.

¿Es posible imaginar que se hubiera dado un recibo concebido en esos términos por acémilas i aparejos que hubieran sido tomados en arrendamiento? Para creer esto habria que suponer o una imbecilidad o una informalidad que cuadran mui mal con la índole del suscribiente de ese recibo.

Pero, voi a suministrar a V. E. algunos detalles, que ántes omití

por inútiles, de la manera como se operó la requisicion motivo del reclamo i de sus agudas impugnaciones.

V. E. sabe que la provincia de Tarapacá fué teatro durante el mes de Febrero de 1891, hasta la batalla de Pozo Almonte en 7 de Marzo de ese año, de sangrienta i constante batalla.

El puerto de Iquique fué tomado por las fuerzas constitucionales el 16 de Febrero, pero solo el 19 pudo ser ocupado definitivamente; i el puerto de Pisagua se encontraba en la misma situacion que el de Iquique. Como consecuencia de esto, el ferrocarril salitrero que corre entre Iquique i Pisagua sirvió solo de vehículo de guerra durante este tiempo, llegando a encontrarse una seccion de él al servicio de la oposicion i la otra a las órdenes del Gobierno de la Moneda.

En esta situacion se encontraban todos los medios de comunicacion de la provincia de Tarapacá, i las oficinas salitreras con sus doce mil trabajadores i sus correspondientes familias, se hallaban a veces en las mayores dificultades para proveer al mantenimiento de sus poblaciones. La oficina de *Agua Santa*, que se halla en la mediania entre Iquique i Pisagua, participó mui principalmente de estas angustias i escaseces.

Para salvar tan tremenda situacion resolvió el señor Goodall que ya habia dejado la administracion de la oficina *Agua Santa*, i que vivia, sin embargo, en ella, porque el estado de guerra no le permitia trasladarse a Iquique a hacerse cargo del negocio que hoy dirige, la casa de Whitelegg, dirigirse a Arica con las mejores mulas i caballos, para traer de ahí la harina, frejoles, charqui i otros víveres indispensables para la manutencion de las dos mil almas que, entre trabajadores i sus familias, habia entónces en la oficina *Agua Santa*, i que esperaban con ansiedad la llegada del señor Goodall.

El 17 de Febrero a las 3 P. M. i despues de nueve dias de viaje, llegó el señor Goodall a Arica; despues de haber pasado por Camarones, a fin de descansar un poco las mulas i de arreglar las recuas de que se debia componer la tropa viajera que iba a trasportar la carga. Es de advertir que de las 500 mulas que habia en *Agua Santa* tomó las mejores, en número de 335, i con ellas llegó

a Camarones, en donde escogió todavía las mejores i mas fuertes para hacer la travesía de Arica a *Agua Santa* con el gran peso que debian trasportar.

Pues bien, al dia siguiente de haber llegado a Arica, es decir el 18 de Febrero, a las cuatro de la mañana, un piquete de tropa de caballeria, al mando de un sarjento, tomó las mulas, caballos i aparejos en el corral donde estaban alojados.

El señor Goodall fué inmediatamente, por aviso que le diera uno de los arrieros, a impedir esta violenta aprehension; pero se vió obligado a ceder ante la actitud del sarjento, quien llegó a amenazarle en términos de infundirle verdadero temor.

Espuso el señor Goodall al coronel don Sofanor Parra lo que le ocurría i la apremiante situacion en que habia dejado a la poblacion de Agua Santa. El señor Parra haciéndose cargo de las circunstancias, le ofreció dejarle algunas mulas, cuarenta mas o ménos, i algunos hombres en caso de que las requisiciones que estaba practicando le permitiesen reunir los elementos necesarios para los soldados que debian ir a la Pampa del Tamarugal.

Esperó mi comitente la respuesta durante nueve horas de larga vijilia en el mismo cuartel de caballeria, i a las cuatro i media P. M. le hizo saber el coronel que solo podria dejarle cinco mulas i dos hombres.

Hizo el señor Goodall personalmente cuanta representacion le fué posible para impedir la toma de sus elementos de transporte, i puso cablegrama a los señores Whitelegg i Campbell de Tacna para que obtuvieran contra-órden del señor intendente de Tacna don Guillermo Blest Gana. Todas las jestioncs practicadas por el señor Goodall i las reiteradas que hicieron ante el intendente los señores Whitelegg i Campbell fueron inútiles.

Lo único que se pudo obtener fué el recibo otorgado por el jefe de las fuerzas requeridoras (i refrendado por el gobernador del departamento), que tan chistosamente es considerado por el ajente gubernativo como constancia de un contrato de arrendamiento.

Es de advertir que la carga estaba lista en Arica i solo se esperaba la llegada de la tropa para ser trasportada a Agua Santa.

Pregunto, despues de esta suscinta i exacta relacion, de la cual

pueden dar felas mismas personas que en los hechos intervinieron, ¿es serio, es siquiera benévolo que se prescinda de los hechos, i del tenor clarísimo del documento que los presupone, para emplear la argucia de que hubo aquí un acto voluntario i un propósito de lucro mal disfrazado?

Yo celebro el estremo de negaciones a que llega el escesivo celo de los agentes del Gobierno de Chile, porque así su defensa i su justiciara intencion quedarán desprestijiadas ante V. E.

Desaparecen, por consiguiente, los dos fundamentos en que descansa la escepcion de incompetencia deducida por la defensa del Gobierno chileno.

2 Dice la parte reclamada que el memorial en que se entabla el reclamo no ha sido presentado en conformidad a las condiciones determinadas por el Reglamento de Procedimientos.

Voi a manifestar a V. E. que no es efectivo lo que, buscando argumentos, dice el contrario.

El recibo orijinal fué ofrecido en el memorial mismo, apesar que se acompañaba una copia autorizada por el notario de Tacna, en cuya oficina se protocolizó el documento. Próximamente llegará el documento orijinal, i se presentará a V. E.

El año de nacimiento del reclamante consta de la partida de nacimiento que acompaño con este escrito.

En cuanto a la declaracion de «si la reclamacion *ha sido o no* presentada ante otro tribunal», el agente del reclamado no ha leído o no ha querido comprender el sentido de la parte final del artículo VI del Reglamento de Procedimientos; pues ese artículo quiere que se declare «si la reclamacion *ha sido* presentada ante cualquier otro tribunal,» i naturalmente se comprende que si nada declara el reclamante es porque nada tiene que declarar, desde que la obligacion solo rije para aquellos cuya reclamacion *ha sido presentada* ante otro tribunal. Pero, usando de la facultad que me confiere el artículo X del citado Reglamento, i para no dar paño a la fina tijera del contradictor, declaro a nombre del reclamante que su reclamo no ha sido presentado anteriormente ante ningun otro tribunal.

En cuanto al «oríjen i precio de compra de los indicados animales

i demas cirunstancias relacionadas con la supuesta pérdida de aquellos» sabe el Tribunal que esos animales le fueron tomados a mi mandante, como lo dice el recibo, (i que lo fueron para ser empleados en el uso del ejército); sabe tambien el Tribunal que esos animales fueron llevados por él mismo desde Agua Santa, i que estaban destinados a trasportar los víveres que eran indispensables para el sustento de dos mil i tantas bocas que habia en esa oficina. Respecto del precio ¿es posible precisarlo? ¿Cómo se podria presentar ante V. E. un documento o testimonio orijinal fehaciente que permita probar dónde se compraron, i a qué precio, cada una de las mulas i de los caballos? ¿Cómo se podria determinar a qué cuenta o recibo por precio de venta corresponderia cada animal? Jamas he visto que en juicios de este linaje se exhiban argumentos i exigencias como la formulada de contrario. Para determinar el valor de los animales servirá la prueba ofrecida por las partes, i tambien los hechos que contribuyan a determinar cuál era el destino o trabajo de los animales, i por consiguiente, sus cualidades i precio.

Con relacion a «que no se ha indicado con precision la suma reclamada» me bastará reproducir la parte del memorial relativa a la fijacion del valor del reclamo, i que dice así: «ciento veinticuatro mulas, dos caballos i noventa i cinco aparejos, cuyo valor total, ascendente a cuarenta i siete mil cien pesos [47,100] de 16 peniques, pido al Excmo. Tribunal que ordene se pague por el Gobierno de Chile a mi mandante con mas los intereses que corresponden desde la fecha de los hechos que orijinan este reclamo hasta la de su pago.

El avaluo en detalle es como sigue: cada mula a trescientos pesos [\$ 300], cada caballo a dos cientos pesos [200] i cada aparejo a cien pesos [\$ 100], todo en moneda de 16 peniques». Como V. E. lo ve, esta pequeña argucia tiene poco fundamento. Pero con la condescendencia que me autoriza voi a especificar mas todavia esta avaluacion, reduciendo todas i cada una de sus partes a pesos de 16 peniques, que es hoi la moneda legal. Tomé como tipo para el reclamo el de 16 peniques porque era ese el término medio del cambio en la época en que se hizo la requisicion que orijina el

reclamo. El valor del reclamo reducido a moneda de 18 peniques, es el siguiente:

124 Mulas a \$ 300 c/u .	\$ 37,200.00	\$ 33,066.66 de 18d.
2 Caballos a 200 id .	400.00	355.55 id id
95 Aparejos a 100 id .	9,500.00	8.444,44 id id
Total	\$ 47,100.00	\$ 41,866,65 id id

¿Estará satisfecho el agente de Chile? Ojalá yo lo haya conseguido.

En cuanto a los *etc.* con que termina la enumeracion de las faltas de cumplimiento del Reglamento de Procedimientos, de que se haya plagado el memorial, mejor era que hubiera comenzado por sus *etc.*

3 En cuanto al recibo orijinal del señor Parra, que con toda buena fe fué ofrecido por mi parte en el memorial, se presentará al Excmo. Tribunal, como ya lo he prometido, en cuanto me sea remitido de Tacna. Poca hidalguia gasta el reclamado al no mencionar siquiera ese ofrecimiento.

Con la presentacion del documento orijinal, cuya firma i cuya verdad serán reconocidas oportunamente por quien lo otorgó, quedan sin base los flojos argumentos que en él se fundan por el contradictor.

En cuanto a la referencia que se hace a la relacion de los hechos creo que el reclamado se podrá declarar satisfecho con la relacion que ya se ha leído, i que será confirmada por la prueba.

El último párrafo del número que estoy analizando estaria concebido con la mas marcada mala fé que puede concebirse si no fuera la mayor de las vaciedades que pueden decirse

¿Con qué en Arica no se mantienen mulas por falta de forraje?— ¿I las cantidades de pasto aprensado que se llevan a todos los puntos del globo?— De modo que las caballadas del Ejército no pueden ni han podido estar en Arica: esto es verdaderamente chistoso, i ya V. E. sabe a qué atenerse.

El mismo carácter de marcada buena intencion i lealtad en el debate, tiene la objeccion que se funda en la declaracion hecha por el señor Goodall en el memorial acerca de que su residencia en la época en que se verificaron los sucesos del reclamo era la oficina de Agua Santa.

Entraré en una breve digresion para poner un poco a la vista la seriedad de este argumento.

El art. III del Reglamento de Procedimientos exige al reclamante que declare en su memorial cual es su «residencia actual» i «el lugar de su residencia en la época en que ocurrieron los hechos que dan origen a su reclamacion.»

Ahora bien, ¿qué es *residencia*?

El Diccionario de la Academia Española, el Diccionario Jeneral Etimológico de don Roque Barcia i el Diccionario de Legislacion de don Joaquin Escriche, dan la siguiente definicion: *Morada*, domicilio o asistencia ordinaria en algun lugar. La palabra *residir*, la definen los dos primeros Diccionarios: «Morar en algun lugar o estar de asiento en él.»

I, si es universal en derecho el precepto consignado en el art. 20 del Código Civil Chileno, de que «las palabras de la lei se entenderan en su sentido natural i obvio segun el uso jeneral de las mismas palabras,» ¿cómo pudo mi representado tomar por «residencia» su permanencia transitoria en Arica?

El señor Goodall estaba de asiento en *Agua Santa*, «morada» en esa oficina (sin ánimo de permanecer en ella, puesto que ya no formaba parte de su administracion i su intencion era trasladarse a Iquique para hacerse cargo de la casa de Witelegg i Ca.) i solo se hallaba de tránsito en Arica.

El ajente del Gobierno de Chile trata a mi representado como a litigante de mala fe; i, aun suponiéndole ese carácter no habria sido tan intonso que quisiera hacer creer al Excmo. Tribunal (¿con qué fin?) que al mismo tiempo que se hallaba el 18 de Febrero en *Agua Santa* se encontraba tambien en el mismo momento en Arica i en Tacna, haciéndose otorgar recibos por requisiciones i protocolizándolos ante un funcionario público.

Todo esto está revelando que la reclamacion del señor Goodall

es inatacable, puesto que se acude a tales recursos de sofística de dudoso buen gusto.

En cuanto a la firma del señor cónsul de S. M. B. ¿de dónde saca el contrario la necesidad de ese requisito o formalidad? i ¿qué fuerza habria agregado a la autenticidad, veracidad o fuerza probatoria del documento exhibido?

4 Ya se ha dicho que las mulas eran de primera calidad, i escogidas entre las 500 mulas de servicio para el acarreo en la oficina salitrera de Tarapacá (esta es la primera clasificacion que se hace de contrario) que se llama *Agua Santa*. Por consiguiente, todas las disertaciones que acerca del precio de las mulas se hacen no tienen relacion con el caso actual.

Nada vale, por consiguiente, que otros reclamantes hayan pedido los precios en que ellos avalúan sus mulas, que, por las mismas indicaciones que se hacen en la contestacion se vé que son inferiores a las que motivan el presente reclamo.

V. E. conoce la procedencia de las mulas, que no se hallaban por cierto en el hospital de inválidos que el reclamado establece en Camarones, sino que eran mulas jóvenes, fuertes i capaces de hacer una larga travesia por la pampa trasportando un gran peso.

El señor Goodall ha pagado últimamente \$ 400 por cada mula de una tropa de 20 que compró la oficina *San Antonio*.

Para que V. E. se penetre del conocimiento que en materia de precios de mulas i caballos i en jeneral de esta clase de medios de trasporte, manifiesta el reclamado, me bastaria llamar la atencion del Excmo. Tribunal a la apreciacion que hace del valor de los aparejos. Nada ménos que el ajente del Gobierno de Chile (que es por excelencia pais de aparejos) confunde los *aparejos* con las *enjalmas*, i les atribuye el precio de éstas.

¿Voi a esplicar al Excmo. Tribuual la diferencia que hai entre *aparejo*, que es una verdadera máquina de gran número de pellones, coronas, cueros curtidos, látigos. anillos, etc., etc., etc., i lo que es una simple *enjalma*, que es solo un pequeño marco de madera con un pedacito de cuero, i que sirve de armadura a la montura? Bástele saber al Tribunal que un *aparejo* completo cuesta algun tiempo de paciencia para reunir todos sus elementos, i que una

enjalma la hace cualquiera i se encuentra en cualquier parte, al paso que los aparejos hai que obtenerlos en determinadas partes i son de especial confeccion. Un *aparejo* de mala calidad vale \$ 50, i uno de buena calidad vale \$ 250; i una *enjalma* vale de uno a diez i quince pesos.

Cualquiera que haya estado en Tarapacá i haya visitado las oficinas habrá admirado el tamaño, el vigor i hermosura de las mulas i caballos que allí se emplean; en estas rejiones del sur no se conoce esa clase de animales, sobre todo las mulas, porque aquí no se las necesita, i tampoco se las paga en lo que valen. Eche cuentas el Tribunal sobre lo que cuesta alimentar un animal en la pampa i comprenderá si es posible i conveniente tener animales de buena calidad.

Los precios pedidos en el reclamo no han sido determinados “por lo que encoje”, sino con arreglo a la mas estricta seriedad, i castigándolos en un término prudente.

Ofrezco tambien para comprobar la exactitud del precio de mulas, de los caballos i de los aparejos, el testimonio de personas tan competentes en la materia como los señores don José Gonzalez, chileno dueño de una gran caballeriza en Iquique i residente en la misma ciudad; don Víctor Sáez, comerciante, español, residente en Iquique; don Santiago Humberstone, ingles, jereñte de la Compañía del ferrocarril i salitres de Agua Santa, residente en Agua Santa; don David Richardson, ingles, comerciante, residente en Iquique; don Donald Mc. Queen, escoces, comerciante, residente en Iquique; don Félix Salazar i don Emilio Vidart, argentinos, comerciantes, residente en Iquique.

Estas personas conocen el valor de estos objetos por una larga práctica de muchos años, ya en la importacion de ellos, ya en la necesidad de usarlos i conocerlos en la clase de comercio a que se han dedicado.

Podria presentar doscientos testigos mas; pero, dada la calidad de los que ofrezco, los creo suficientes.

¿ Para que el Tribunal acabe de penetrarse de la seriedad del reclamo, es conveniente que fije su atencion en que el señor Goodall solo ha tomado en consideracion el valor de los elementos de tras-

porte que fueron objeto de la requisicion, omitiendo otros numerosos perjuicios personales que el hecho de la misma requisicion le infiriera.

Respecto de la oportunidad del auxilio que el señor Goodall iba a llevar a la oficina de Agua Santa, sepa el Tribunal que ella solo pudo ser socorrida desde Iquique, de donde se llevaron lanchas con víveres despues de la ocupacion de esa plaza por los constitucionales, el 19 de Febrero de 1891, las lanchas llegaron a Caleta Buena [del servicio especial de la oficina] i por el plano inclinado de su ferrocarril se trasportaron los víveres, de los cuales ya solo habia mui pocos sacos de frejoles en la oficina.

6 Los testigos don Guillermo Blest Gana, chileno, actual intendente de la provincia de Linares; el señor Frank Bradley, don Benjamin Arteaga Alemparte, don Sofanor Parra, (he ofrecido ya en el memorial el testimonio de estos tres caballeros últimos) i don Lúcas Vargas, peruano, empleado, residente en Huara, podrán acreditar la verdad i exactitud de los hechos relacionados en el número 1.º del presente escrito i podrán tambien declarar lo que sepan acerca de la calidad i precio de las mulas, caballos i aparejos reclamados.

Los señores Parra i Arteaga Alemparte podrán reconocer tambien las firmas puestas al pié del recibo orijinal que acompañé a V. E., i podrán espresar tambien todo lo que sepan acerca de los hechos i circunstancias que rodearon el otorgamiento de ese documento.

Espero, pues, confiado la resolucion de V. E. i espero establecer debidamente en tiempo oportuno las bases de derecho en que descansa este justísimo reclamo.

Por tanto, pido a V. E. con el certificado de nacimiento acompañado que se sirva desestimar las alegaciones contrarias i dar lugar a lo pedido en el memorial presentado por mi parte.

FRANCISCO CAREY.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Cierto estoi de que V. E. encontrará, como yo, que la réplica por la inconveniencia de su forma, sale del tono mesurado i serio acostumbrado ante este alto Tribunal, para emplear otro, desconocido hasta la groseria i vulgar hasta lo chabacano. Se habria equivocado grandemente el replicante, señor Carey, si hubiera creido que con tal ropaje iba a encubrir lo que claramente se ve en el fondo de esta atrevida reclamacion, a saber, que el señor Goodall ha prestado su nombre ingles a una Compañia chilena para poder ocurrir indebidamente a la jurisdiccion escepcional de V. E., burlando la de los tribunales ordinarios de Chile.

Prescindiendo de impertinencias, voi a limitarme a mui pocas observaciones sugeridas por la réplica. El asunto no da para mucho.

Ahora el replicante ha acompañado lo que debió presentar con el memorial, esto es, un certificado auténtico de nacimiento del señor Goodall, i el recibo orijinal, que aparece firmado por don Sofanor Parra con el *visto bueno* del señor Arteaga Alemparte, relativo a las mulas, caballos i aparejos cuyo valor se reclama.

Con el primero de esos documentos se acredita plenamente el carácter de súbdito británico del reclamante. Nada tengo ya que observar sobre ese punto.

Al segundo de aquellos falta el reconocimiento de las firmas. Una vez que estas sean reconocidas como suyas por los señores Parra i Arteaga Alemparte, cuyo testimonio ha ofrecido el memorialista, corroborando aquéllos lo aseverado por éste en orden al hecho de la requisicion, tampoco ofrecerá duda la efectividad de aquel hecho. Sobre este punto, aguardo los testimonios ofrecidos por el reclamante.

Ha entendido éste mui orijinalmente las disposiciones reglamentarias, como se ve respecto de la omision, salvada en la réplica, referente a no haberse presentado la reclamacion ante otro tribu-

nal; o no las ha entendido completamente, como sucede respecto del art. VIII del Reglamento de Procedimientos, segun el cual deberá el memorial «*espresar con precision la suma reclamada, haciendo distincion entre capital e intereses, etc.*»

El memorialista entendió esto a su modo: el valor de los perjuicios no fué indicado ni en libras esterlinas ni en moneda chilena, sino en una combinacion, en pesos imaginarios de 16 peniques cada uno, que en la réplica han sido reducidos a pesos de 18 peniques, mediante cálculos i operaciones aritméticas que el Reglamento quiso sin duda evitar. Sin embargo, no está allí lo principal en cuanto a intelijencia del citado precepto reglamentario: en la suma cobrada a 16 o 18 peniques no estan comprendidos los intereses, que tambien se cobran, pero sin precisar su monto i sin datos fijos que permitan precisarlos. como no estan determinadas ni la tasa de los que se consideran intereses *corrientes*, ni la *fecha de los hechos* que orijinan este reclamo, señalada en el memorial como punto inicial de pago.

Bien habria podido el replicante ahorrarse su prolija disertacion acerca de la distincion que existe entre aparejos i enjalmas, cosas que nadie ha confundido; i en cuanto a precio de los animales i objetos reclamados, creo que aquél habria estado mas en lo justo reduciendo ese precio a la mitad de la mitad de lo cobrado. Así lo comprenderá V. E. advirtiéndole que esta vez se trataba de mulas que se encontraban, no en las oficinas salitreras, ni siquiera en los pastajes de Camarones, sino en Arica, a donde acababan de llegar bien estropeadas despues de un penosísimo viaje de nueve dias al traves del desierto. Mulas en servicio activo de las salitreras han sido estimadas a razon de \$ 150 cada una, como lo manifiesta el recibo agregado a la reclamacion núm. 23. Otro reclamante, manteniéndose siempre alto, ha estimado como variable entre \$ 150 i \$ 200, moneda chilena, el precio de cada mula de silla, que es la mejor calidad, recién comprada en la rejion misma de las salitreras (reclamacion 63). Para cobrar \$ 300 por cada mula, \$ 100 por cada aparejo, etc, en Arica, i en las condiciones espresadas, preciso es tener enormemente desarrolladas las tendencias hipérbolicas del espíritu.

Pero, la verdad es que estoi haciendo perder tiempo con estas observaciones, porque el señor Goodall nunca fué dueño de los animales i aparejos cuyo valor reclama. Ni él ni nadie por él ha dicho o podido decir que él fuera el dueño.

Debia el memorial contener, conforme el art. VII del citado Reglamento, una esposicion detallada i completa del reclamo con indicacion de todos los hechos i circunstancias que tuvieran relacion con la pérdida o perjuicios reclamados. Sin embargo, en nuestro caso, el memorialista fué bien poco esplicito a estos respectos. No me parece sino que su deseo hubiera sido no sacar el asunto de la penumbra en que era presentado.

Por mi parte, me causó desde luego grande estrañeza la existencia de considerable número de mulas i caballos en Arica, donde no hai ni potreros o pastajes, como en Camarones, ni oficinas salitreras o de otra clase, como en Tarapacá, que necesitaran para el trabajo aquellos animales. En mi contestacion, manifesté con estrañeza, sin explicarme, sobre aquel punto, el silencio, calculado o no, del memorialista; visto lo cual, dice éste en la réplica: «Pero voi a suministrar a V. E. algunos detalles que antes omití por inútiles, etc». En esos, que llama detalles omitidos en el memorial jurado por el señor Goodall, estan la explicacion de todo i el fundamento inamovible que sobraré para desechar esta temeraria reclamacion.

Porque la esposicion hecha en la réplica establece por confesion de parte: que en Febrero de 1891 el reclamante, señor Goodall, ex-administrador de la oficina salitrera de Agua Santa, se hallaba accidentalmente en ella, esperando que el estado de guerra le permitiera trasladarse a Iquique a tomar la direccion, que hoi tiene, de la casa comercial de Whitelegg i Ca.; i que, en esas circunstancias, careciendo de víveres la poblacion de la oficina, el señor Goodall fué a buscarlos en Arica (no dice por qué le tocó a él tal comision). Para eso, *de las quinientas mulas QUE HABIA EN AGUA SANTA, tomó las mejores*, etc.

Siguen detalles, de los cuales resulta confesado que los susodichos animales i aparejos, no eran del británico señor Goodall, sino de la Compañia chilena de Agua Santa, cuyas acciones pueden

verse cotizadas en las listas de precios corrientes de acciones i bonos que no dejan de publicar los diarios de Santiago. Esa Compañía, que tiene en Valparaíso su dirección i contabilidad, fué constituida en Chile, conforme a las leyes chilenas referentes a las sociedades anónimas, según escritura pública otorgada en Valparaíso con fecha 1.º de Setiembre en 1890, estatutos i decreto de aprobación, publicados en el *Boletín de las Leyes i Decretos del Gobierno* correspondiente al mismo año, t. II, p. 735.

El reclamante ha creído talvez que, por haber sacado él las mulas de la oficina Agua Santa, a él le tocaba devolverlas, i que, a ese efecto, podía reclamar su valor ante V. E. Sería un error pensarlo: ningún vínculo jurídico ha existido entre el señor Goodall i el Gobierno de Chile; i si la Compañía de Agua Santa, ocurriendo a la jurisdicción de los tribunales comunes, accionara al reclamante, nada más fácil para éste que excepcionarse con la fuerza mayor, etc.

Lo que es para ocurrir ante V. E. falta aquí el lejítimo interesado, ya que el señor Goodall, simple empleado cesante de la salitrera, nunca tuvo en ella mulas propias, i por eso, nunca ha dicho, con juramento o sin él, que suyas fueran las reclamadas.

Si sobre este punto quisiera V. E. tener mayores esclarecimientos, podría recibir, también a su respecto, los testimonios ofrecidos por el reclamante mismo con referencia al solo hecho de la requisición de las mulas en Arica. A ellos podría agregarse: el del abogado don Santiago Aldunate Bascuñán mandatario en esta causa del reclamante; el del mismo señor Goodall, comerciante en Iquique; i el del jereñte o contador de la propia oficina que la Compañía de Agua Santa tiene en Valparaíso. Sin deferirles el juramento, creo firmemente que ninguno de ellos podrá aseverar que las mulas aparejadas cuyo valor se reclama pertenecieran al súbdito británico don Jeremías M. Goodall.

Pero en rigor, no considero necesario que V. E. reciba testimonio sobre un hecho que el reclamante no ha aseverado en el memorial ni en la réplica, i que por lo mismo, no ha señalado precisamente como objeto de su prueba, conforme a lo prescrito en los arts. I i XI del Reglamento de Procedimientos. El Tribunal tiene

sobre esto las facultades discrecionales a que se refiere el art. XII del mismo.

Termino con esto, suplicando a V. E. se sirva no admitir esta reclamacion o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Francisco Carey, por don Jeremias M. Goodall, reclama del Gobierno de Chile cuarenta i siete mil cien pesos de dieziocho peniques por mulas, caballos i aparejos tomados.

El memorialista espone que el 18 de Febrero de 1891 el coronel Parra tomó en Arica, para el servicio de la tropa del Gobierno de Chile, ciento veinticuatro mulas, dos caballos i noventa i cinco aparejos, i que estos animales i aparejos constituyen el importe de la reclamacion. Cóbranse, ademas, intereses corrientes sobre la suma total del reclamo, desde su fecha de oríjen hasta la de su pago.

El avalúo de los ítems de este reclamo, segun el memorialista, es el siguiente:

Cada mula trescientos pesos; cada caballo doscientos, i cada aparejo cien.

Acompaña un certificado del cónsul de S. M. B. en Iquique para comprobar la nacionalidad del señor Goodall, una copia autorizada de la protocolizacion del recibo estendido por el coronel Parra por los objetos tomados; poder especial de don Jeremías M. Goodall a don Santiago Aldunate B. i delegacion del anterior a favor de don Francisco Carey.

Ofrece presentar como testigos a las personas que indica.

En la contestacion, el agente de Chile espone que el Tribunal es incompetente para conocer de esta reclamacion por no haber sido comprobada legalmente la nacionalidad del reclamante, pues el certificado exhibido no tiene valor alguno en este caso; opone la

excepcion de incompetencia por no tratarse propiamente de actos u operaciones de fuerzas militares; sostiene que el memorial no se ajusta a las prescripciones del Reglamento; que no se ha acompañado el recibo orijinal que sirve de base a la reclamacion; que no se ha indicado el año del nacimiento del reclamante; que no se ha declarado si la reclamacion ha sido presentada ante otro Tribunal; que no se dan datos sobre el oríjen i precio de compra de los animales cuyo valor se reclama, ni se dan detalles sobre la pretendida pérdida de ellos, ni se ha indicado con precision la suma reclamada; niega el valor legal del recibo protocolizado que aparece en la escritura pública acompañada; dice que el precio de los animales i aparejos es exorbitante; i encuentra aun mas exajerado el valor asignado a los aparejos. Ofrece sobre este punto el testimonio de diversas personas que indica.

En cuanto al cobro de intereses, dice que no es procedente, pues no ha habido mora. I concluye pidiendo que el Tribunal se declare incompetente para conocer de esta reclamacion i en subsidio no la admita o la rechace en todas sus partes.

En la réplica se insiste en lo espuesto en el memorial, i se refutan los argumentos de la defensa. Se acompaña copia de la partida de nacimiento de don Jeremias Goodall, debidamente legalizada; se refiere el por qué se encontraban las mulas en Arica cuando fueron tomadas por el coronel Parra; se ofrece presentar luego el recibo orijinal, lo que efectivamente se hizo poco despues de presentada la réplica. Ofrece igualmente presentar testigos competentes con relacion a los precios fijados a las mulas, caballos i aparejos; como asimismo reiterar el ofrecimiento de los testigos que ha indicado en el memorial.

En la dúplica se acepta como suficiente comprobacion de la nacionalidad británica del señor Goodall, la copia de la partida de nacimiento presentada; para apreciar el alcance legal del recibo se espera el reconocimiento de las firmas que en él aparecen. En cuanto al valor de los animales i aparejos, insiste en que son exorbitantes i cita ejemplos para probarlo. Niega que el señor Goodall sea el verdadero dueño de lo que se reclama i cree que quien es el único propietario es la *Sociedad de Agua Santa* que, por ser sociedad

chilena, no puede reclamar ante este tribunal; i, por fin, pide al Tribunal que no acepte la demanda o la deseche en todas sus partes.

Se recibió la causa a prueba, i se rindió la que corre en autos.

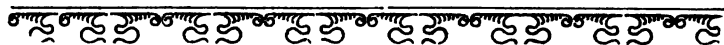
Considerando: que el reclamante Jeremias Goodall, interrogado bajo juramento por el juez de letras de Iquique, declaró que las ciento veinticuatro mulas, dos caballos i noventa i cinco aparejos que pretende le fueron requisicionadas en Arica el 18 de Febrero de 1891, pertenecian a la *Sociedad de Agua Santa*; que, por consiguiente, Goodall no tiene ningun derecho personal para exigir el precio de estos animales i accesorios, ni carácter para deducir la presente reclamacion ante este Tribunal Arbitral; que la precitada *Sociedad de Agua Santa* no puede tampoco introducir la por interpósita persona con el fin de aprovecharse de una jurisdiccion excepcional a la cual ella puede no tener derecho.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 5 de Marzo de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN—LUIS ALDUNATE.

Fallada en 5 de Marzo de 1896 por el Excmo. Tribunal.—*Diego Armstrong*, secretario.





RECLAMACION N.º 98

HUMBERTO MAMPORT WILLIAMS

MEMORIAL

1 Ramon C. Briceño, firmante de este memorial, es mandatario del súbdito ingles Humberto Mamport Williams, segun el poder que acompaña bajo el núm. 1 i procede en su nombre i bajo sus instrucciones.

2 Humberto Mamport Williams nació en Inglaterra, en 1860; residia en Pozo Almonte i Zapiga i se hallaba en este último punto a la época en que se le originaron los daños para los cuales pide indemnizacion; reside actualmente i desde entónces en Santiago, dedicado a trabajos de carroceria.

3 Mamport Williams es, de consiguiente, súbdito ingles por nacimiento; no ha tomado parte alguna, directa ni indirectamente, en la guerra civil chilena de 1891, ni estuvo al servicio de ninguno de los combatientes, ni recibió sueldo de ellos.

4 Mamport Williams tenia en Zapiga, desde años atrás, un negocio de abastecimientos, que comprendia los ramos de carniceria, lecheria, forrajes i otros artículos de cosumo.

5 El 5 de Febrero de 1891 fué requerido, por fuerzas regulares del ejército chileno, a las órdenes del comandante don Marco A. Valenzuela, para la entrega de las especies que se detallan en los

documentos acompañados bajo los núms. 2 i 3, especies que se computaron, de acuerdo con los requirentes, a los precios que se asignan en los mismos documentos i que suman un total de *once mil ciento catorce pesos cincuenta centavos (11,114.50)*.

La entrega fué hecha a los señores Pedro Leon Oyarzun i Diego A. Encina, proveedor el primero de las fuerzas referidas i sarjento mayor el segundo, del Rejimiento de Granaderos a Caballo, firmando cada uno de ellos el documento de que constan las especies que respectivamente recibió.

6 Las especies materia de la requisicion fueron trasladadas por orden de las autoridades militares al punto denominado *Alto del Hospicio*, en Pisagua, i allí las tomaron al dia siguiente las fuerzas revolucionarias o constitucionales con motivo de la toma de Pisagua.

7 Ademas del negocio de Zapiga, tenia Mamport en Pozo Almonte, departamento de Iquique, otro negocio de mayor consideracion, consistente en despacho, animales gordos para el beneficio de abasto i artículos accesorios.

Asi mismo tenia montada ahi una casa de habitacion con su correspondiente mobiliario i en la cual estaba la ropa de su uso personal i de su familia.

El edificio en que existian la casa i negocio era de su propiedad, i habia sido construido por él mismo en 1885.

8 El 7 de Marzo de 1891 las tropas del ejército revolucionario o constitucional mandadas por el coronel Canto, ocuparon a Pozo Almonte despues del combate de ese mismo dia.

Inmediatamente despues, dichas tropas se apoderaron de casi todas las existencias de licores i comestibles que habia en el despacho, i concluyeron por prender fuego a la casa, habiéndose asi reducido a cenizas el resto de las existencias del despacho, el mobiliario de la casa, la ropa de Mamport i todos los edificios que contenia la propiedad.

Al mismo tiempo sacaron de los corrales de la estacion del ferrocarril, cuarenta bueyes gordos de propiedad de Mamport, i que éste tenia allí destinados a su negocio de abasto.

9 Los bueyes gordos se cotizaban en aquellos momentos, en

Pozo Almonte, al precio de quinientos pesos cada uno, lo que hace un total de veinte mil pesos [§ 20,000].

Las existencias del despacho ascendían a diecinueve mil pesos (§ 19,000).

Los muebles i ropa pueden avaluarse en dos mil pesos [§ 2,000].

El precio del edificio es calculado por personas competentes en quince mil pesos [15,000].

Por consiguiente, el total de los perjuicios irrogados a Mamport en Pozo Almonte, por las tropas regulares del ejército revolucionario, alcanza a la suma de *cincuenta i seis mil pesos* (§ 56,000).

10 Humberto Mamport Williams cobra, por tanto, del Gobierno de Chile por los dos capítulos de reclamacion que se dejan detallados, la cantidad de *sesenta i siete mil ciento catorce pesos cincuenta centavos* (§ 67,114.50) de moneda legal chilena, con mas los intereses legales sobre esta suma a contar desde las fechas en que se produjeron los actos ocasionales de los daños sufridos i hasta la solucion efectiva.

11.— La primera parte de esta reclamacion, es decir, el capítulo de las requisiciones hechas en Zapiga por valor de once mil ciento catorce pesos cincuenta centavos (§ 11,114.50), fué presentada en 1891 al Gobierno del señor don José Manuel Balmaceda, en Santiago; i reconocida la efectividad de los hechos, se alcanzó a espedir, en los últimos dias de Agosto, el respectivo decreto de pago, decreto que no pudo llevarse a efecto por la caida de aquel réjimen i que no se ha encontrado tampoco ahora en el archivo correspondiente.

12.— Los testigos cuyo testimonio me propongo hacer valer en abono de uno u otro de los factores de que se compone esta reclamacion, son:

NOMBRES	RESIDENCIA	PROFESION	NACIONALIDAD
Nicolas Zanelli . . .	Iquique	Comerciante	Italiano
Nicolas Vera. . . .	"	"	Chileno
Carlos Wilson . . .	"	"	Ingles
Andres Gallardo . .	"	"	Chileno
N. Gallardo	"	"	"

NOMBRES	RESIDENCIA	PROFESION	NACIONALIDAD
Luis Jullian . . .	Iquique	Empleado	Chileno
Santiago Muruaga . . .	"	Injeniero	"
Diego A. Encina . . .	"	Militar	"
N. Guerrero . . .	"	Cigarrero	"
Salvador Roses . . .	Pisagua	Comerciante	Español
José James. . . .	"	"	Boliviano
Avelino Wagher . . .	"	Empleado	Chileno
Manuel J. Lopez . . .	"	"	"
Francisco Betancourt . .	Valparaiso	Comerciante	Portugues
Cárlos Kirsinger . . .	"	"	Aleman
Salvador Cuneo . . .	Santiago	"	Italiano
Cárlos Wuth	"	"	Aleman
Pedro Leon Oyarzun . . .	"	Empleado	Chileno
Cárlos Almarza	"	Militar retirado	"
Juan de D. Duran . . .	"	"	"
Rafael Barrenechea . . .	"	"	"
E. Lopez Reyes	"	"	"
Arturo Arredondo . . .	"	"	"
C. Contreras L. . . .	"	"	"
Eduardo Kinast	"	Periodista	"
Juan Orbeta	"	Militar	"
J. Agustin Candia . . .	"	Comerciante	"

HUMBERTO MAMPORT WILLIAMS.

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile tiene el honor de contestar el memorial que contiene la reclamacion número 98, elevada ante V. E. en nombre de D. M. Humberto Mamport, i en la cual se cobra la suma de 67,114 pesos 50 centavos, como indemnizacion

de las requisiciones i pérdidas sufridas en la provincia de Tarapacá durante la guerra civil de 1891.

1 El memorial adolece de los siguientes defectos: no espresa el lugar del nacimiento del reclamante, no se fija la cantidad determinada a que monta la reclamación a causa de no precisarse la suma exacta de los intereses, i por fin no se indica la materia sobre que versa el juramento de que da razon el certificado puesto en ingles al pie del memorial. No están, pues, fielmente observadas las prescripciones de los artículos III, VIII i IX del Reglamento, lo que basta para no dar curso al Memorial como lo solicito de V. E.

2 El reclamante ha tratado de comprobar su carácter de súbdito de S. M. B., por medio de las tres declaraciones que por si i ante si ha recibido el señor ajente de S. M. B., que es a la vez cónsul de su pais. En dos de esas declaraciones se espresa por los declarantes haber conocido mucho a un señor Humberto Mamport, mecánico, que llegó de Inglaterra en 1865 acompañado de dos hijos nacidos en aquel pais, i uno de los cuales es el reclamante actual. El otro testigo se limita a aseverar que ha oido a muchas personas que M. Humberto Mamport es hijo de ingleses i nacido en Inglaterra.

Quiero desde luego tomar nota de la irregularidad del procedimiento observado por el señor ajente al tomar estas declaraciones sin autorizacion del Tribunal i olvidándose de que él patrocina i representa a una de las partes. La informacion que ha recibido carece de todo mérito probatorio, como que ha sido rendida fuera de juicio, sin citacion mia i por un funcionario no autorizado para este efecto, i que en ningun caso podria serlo, dado el papel que le corresponde desempeñar en su carácter de ajente británico.

Por mi parte, puedo afirmar que son inexactos los hechos espuestos por los testigos presentados. Ellos declaran, como si lo supieran *de visu* que los niños que traia don Humberto Mamport habian nacido en Inglaterra, i que éste mismo venia con ellos de aquel pais. Pero, para asegurar este hecho, era preciso que ellos hubiesen estado en Inglaterra en la época del nacimiento i al tiempo en que Mamport partió de aquel pais; i seguro estoy de que

si V. E. llama a esos testigos Ruiz Tagle i Aguilar, habrán de convenir en que ninguno de los dos ha ido a Europa i probablemente jamas han salido de Chile.

Entre tanto, yo presento a V. E. un documento público en que consta la declaracion hecha por el mismo reclamante de haber nacido en Santiago de Chile en 1862, siendo sus padres don Manuel Humberto Mamport Escobar i doña Corina Urrutia Gálvez. El padre mismo del reclamante parece ser chileno a juzgar por su apellido materno, siendo la madre evidentemente hija del pais. Han faltado, pues, a la verdad no solo los testigos que declararon ante el señor ajente británico, sino tambien el reclamante mismo que por órgano de su mandatario, ha espuesto bajo de juramento ser súbdito ingles de nacimiento i haber nacido en 1860. Esto explica, ademas, el motivo por qué calló el nombre de la ciudad en que vió la primera luz.

Creo, pues, estar en la verdad i en mi derecho afirmando que el señor Humberto Mamport no es un súbdito de S. M. B., i sosteniendo que por esa circunstancia carece de derecho para ocurrir ante este Tribunal constituido solamente para oír i fallar las reclamaciones que entablen los súbditos de S. M. B. Pido, en consecuencia, que V. E. declare no ser competente para conocer de la presente reclamacion.

3 Ningun dato posee el infrascrito que le confirme la exactitud de los hechos espuestos por el reclamante. No conozco la firma de las personas que suscriben los recibos presentados con los nombres de Pedro Leon Oyarzun i de Diego A. Encina, ni me consta que estos caballeros ejercieran los cargos que respectivamente se atribuyen. Sobre todos estos particulares me habré de atener a la prueba que oportunamente se rinda.

4 Por lo que hace a la cuestion de derecho, hai que tomar en consideracion separadamente cada uno de los capítulos de la reclamacion.

A ser exacto el hecho de la requisicion de víveres efectuada en el establecimiento de Zapiga, no puede ponerse en duda el derecho del reclamante para que se le paguen los objetos que se le pidieron por su justo precio.

No sucede lo mismo con respecto a los perjuicios que dice haber sufrido en Pozo Almonte. Ellos, ateniéndonos a la relacion del reclamante, parecen provenir de desórdenes causados por soldados dispersos del Ejército Constitucional i probablemente por jente del pueblo que aprovechó la confusion i desórden producido por el combate para robar i destruir lo que encontraba a mano. El mismo día 7 de Marzo de 1891 habia tenido lugar la sangrienta batalla de Pozo Almonte, i no es extraño que los jefes del Ejército victorioso se encontrasen impotentes para impedir aquellos desmanes teniendo que ocuparse de preferencia de las medidas mas urjentes para impedir que el enemigo se rehiciera i pudiese perderse todo el fruto de la victoria alcanzada.

Para que tales sucesos impusiesen alguna responsabilidad al Gobierno de Chile, seria menester que se probase que los soldados habian procedido por órdenes de sus jefes o a lo ménos con su autorizacion o en su presencia, i que éstos, teniendo los medios de impedir el abuso, no hubieran hecho los esfuerzos necesarios para ello. Los actos de simple merodeo o pillaje practicados por soldados fuera de las filas i de la vijilancia inmediata de los superiores no afectan la responsabilidad de los Gobiernos. Esos actos son considerados como delitos comunes sujetos a la represion penal ordinaria.

Estas reglas han sido jeneralmente acatadas por los tratadistas de Derecho Internacional, i han servido de base a numerosos fallos pronunciados por tribunales análogos al presente i de igual prestigio i autoridad. Son numerosas las sentencias dictadas en Washington por las comisiones mixtas encargadas de fallar las reclamaciones inglesas i francesas que tuvieron su oríjen en la guerra de separacion.

Los tribunales anglo-chileno e italo-chileno que funcionaron en Santiago de 1884 a 1888 tambien observaron constantemente los mismos principios rechazando las reclamaciones basadas en hechos semejantes a los alegados en el memorial que contesto. Wharton resume la doctrina aceptada por estos tribunales en las siguientes palabras: «Los actos ejecutados por soldados o personas agregadas al ejército sin órdenes de sus jefes no comprometen la respon-

sabilidad del Gobierno». (Wharton, *International Law Digest*, vol. II, § 225.)

El cobro de intereses es tambien contrario a los principios del Derecho, pues estos no los otorgan sino por via de indemnizacion cuando el deudor incurre en mora, lo que ha estado ahora mui léjos de suceder.

Suplico, por lo tanto a V. E. se sirva rechazar la presente reclamacion, en caso de no dar lugar a las escepciones dilatorias opuestas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

DESISTIMIENTO

Excmo Señor:

Tengo la honra de poner en conocimiento de V. E. que de acuerdo con instrucciones de los señores Weir i Ca., vengo en retirar la reclamacion número 54 que, a nombre de dichos señores tengo deducida ante este Excmo. Tribunal.

Al mismo tiempo ruego a V. E. se sirva dar tambien por retirada la reclamacion número 98 de don Humberto Mamport Williams, por abrigar dudas acerca de su alegada nacionalidad británica.

FREDERICK KERR

Santiago, Octubre 21 de 1895.

Téngase por desistido al agente británico, a virtud de la solicitud precedente, de las reclamaciones números 54 de Weir i Ca. i 98 de

Humberto Mamport Williams i archívense los expedientes respectivos.

CAMILIE JANSSEN

ALFRED ST. JOHN

LUIS ALDUNATE

Proveido por el Excmo. Tribunal en 21 de Octubre de 1895.

Diego Armstrong
Secretario

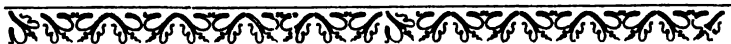
En 23 de Octubre notifiqué a los señores agentes de Chile i Británico.

M. A. MARTÍNEZ DE F.

FREDERICK KERR

Diego Armstrong
Secretario





RECLAMACION N.º 99

BANCO DE TARAPACA I LONDRES LIMITADO

MEMORIAL

José Miguel Pizarro, en representación de la sociedad anónima establecida en Lóndres con el nombre de «Banco Tarapacá i Lóndres Limitado» que tiene su agencia autorizada en Chile, a V. E. digo:

Que V. E. se ha de servir dar lugar al siguiente reclamo que entablo en contra del Gobierno de Chile por indemnización de perjuicios causados a la espresada sociedad con motivo de los sucesos ocurridos en Febrero de 1891 i que dieron por resultado el incendio de una gran parte de la ciudad de Iquique.

El Banco de Tarapacá i Londres facilitó al propietario de la casa situada en la Plaza de Arturo Prat número 4 de aquella ciudad, la suma de \$ 34,307.29 con hipoteca de esta misma propiedad, como se verá mas adelante.

Como todas las instituciones de esta clase, el Banco de Tarapacá para efectuar operaciones como las que dejo indicadas, exige sin escepcion alguna que las propiedades que se dan en hipoteca para garantir créditos del Banco, deben estar previamente aseguradas contra incendio por una suma equivalente a lo menos a la cantidad que se va a dar en préstamo.

Cumplidos los requisitos necesarios para otorgar este préstamo,

el Banco de Tarapacá i Londres abrió al dueño de la casa ya indicada una cuenta corriente con avance hasta la suma de \$ 30,000 con hipoteca de la misma propiedad, segun lo comprueba la copia de la escritura pública que acompaño signada con la letra C.

Habia quedado, E. T., perfectamente bien garantido el crédito abierto por el Banco con la caucion otorgada; pero vinieron los sucesos de Febrero de 1891, a que ya me he referido, y la casa hipotecada desapareció totalmente devorada por el incendio, que, como se ha dicho ántes, consumió tambien una gran parte de la ciudad de Iquique, sin tener derecho el Banco ni el dueño para cobrar el valor del seguro de incendio con que estaba garantida esa propiedad.

Desde el primer momento el Banco tomó las medidas que juzgó convenientes para comprobar mas tarde de una manera fehaciente los perjuicios que habia recibido con este incendio, i reunir los documentos necesarios para comprobar igualmente esos perjuicios.

A este efecto solicitó i obtuvo de la autoridad judicial de Iquique el nombramiento de peritos i ofreció ademas rendir informacion sumaria de testigos; hechos todos que se encuentran perfectamente indicados en los documentos que acompaño i signados con la letra E.

Liquidando ahora la cuenta del Banco resulta lo siguiente:

El Banco facilitó al propietario de la casa en cuestion, en virtud del respectivo contrato, la suma de \$ 34,307.29 i solo pudo pagarse de la cantidad de \$ 16,377.66, quedando un saldo a su favor de \$ 17,929.63.

Reclamo entónces del Gobierno de Chile el pago de los perjuicios ocasionados al Banco de Tarapacá i Londres por el incendio producido en Iquique en virtud de los acontecimientos extraordinarios de Febrero de 1891, la suma de \$ 17,929 63, cantidad en que estimo el valor exacto de sus perjuicios i que se comprueban plenamente con los documentos que adjunto encontrará el E. T. a esta presentacion.

Debo tambien dejar constancia que el Banco de Tarapacá i Londres es una sociedad limitada, con su residencia en Londres, que jira con capitales ingleses i que sus socios son igualmente de

la misma nacionalidad i que jamas ha recibido suma alguna en abono de los perjuicios que cobra.

Ni el Banco ni ninguna de las personas que forman esta sociedad tomaron parte en los sucesos que tuvieron lugar en Chile en el año 1891.

Réstame solamente manifestar las razones que asisten al Banco de Tarapacá i Lóndres para formular esta reclamacion.

Ella se funda en el principio jeneral del derecho de las naciones para exigir en caso de guerra indemnizacion de los perjuicios causados, cuando éstos han sido innecesarios para el desarrollo de las operaciones bélicas i no son el resultado de fuerza mayor.

Siendo tambien costumbre entre las naciones la de remunerar por equidad los perjuicios que se causan en una guerra cuando existe un derecho perfectamente claro i comprobado.

Es público i notorio que el incendio de Iquique i sobre todo el que destruyó la propiedad hipotecada al Banco, no fué producido por fuerza mayor ni resultó de una necesidad imprescindible para las operaciones de la guerra; mui al contrario, habria podido ser evitado por las autoridades sin dificultad alguna i solo con un poco de prevision.

Siendo, pues, el reclamo que formulo perfectamente comprobado i arreglado a los principios del Derecho Internacional i de la mas estricta justicia.

Por tanto

A V. E. suplico, se sirva acoger esta reclamacion i mandar pagar al Banco de Tarapacá i Lóndres por indemnizacion de los perjuicios causados en la casa número 4 de la Plaza Arturo Prat, de Iquique, en el incendio de esa ciudad en Febrero de 1891, la suma de \$ 17,929.63 en moneda chilena, con mas los intereses correspondientes.

Juro ser ciertos los hechos espuestos.

JOSÉ MIGUEL PIZARRO

CONTESTACION

Excmo. Señor:

A nombre del Banco de Tarapacá i Lóndres Limitado, don José Miguel Pizarro demanda a Chile \$ 17;929.63 e intereses que, segun dice, quedó adeudando al primero el propietario de una casa devorada por un incendio producido en Iquique con motivo de los sucesos ocurridos allí en Febrero de 1891.

I Asevera el memorialista que el Banco reclamante es una sociedad anónima establecida en Lóndres, i que tiene su agencia autorizada en Chile. En comprobante de una i otra aseveracion debia haber acompañado los respectivos estatutos i el decreto del Presidente de la República que dió a dicha sociedad existencia legal en Chile i autorizacion para establecer aquí ajentes, con las respectivas publicaciones e inscripcion de estatutos en el registro de comercio, etc., en conformidad a lo dispuesto en los artículos 427, 440 i 468 de nuestro Código de Comercio.

Aquel decreto i el hecho de estar en Chile el establecimiento que es objeto de la sociedad, dan a ésta, respecto de sus operaciones en este pais, el carácter de sociedad chilena i no inglesa, aun cuando se hubiera registrado en Inglaterra ántes de registrarse tambien en Chile.

Para negocios tratados i efectuados en Chile, la sociedad no dejaria de ser chilena, aun en la hipótesis de ser cierto que ella jira con capitales ingleses i que sus socios son igualmente de nacionalidad inglesa. El memorial afirma una i otra circunstancia sin advertir que legalmente los capitales no tienen nacionalidad independiente, i que tratándose de sociedades anónimas, cambian o pueden cambiar de dominio muchas veces en un dia, pasando a manos de accionistas de diversas nacionalidades alemanes, franceses, chilenos etc. En nuestro caso, el reclamante tendria que probar que todos los socios eran ingleses cuando ocurrió el perjuicio reclamado i que hasta ahora lo son, conservando sus mismas acciones; lo que jamas podrá legalmente probar el señor Pizarro.

Como quiera que sea, supuesto que fuera pura e incontestablemente inglesa, dicha sociedad, como persona jurídica, creacion de la lei inglesa, no tendria existencia estraterritorial no seria en ningun caso súbdito ingles, calificativo aplicable únicamente a las personas naturales; i, por lo tanto, careceria de capacidad para reclamar ante V. E.

Para dar a la sociedad anónima el semblante de compañía que no tiene ese carácter sino el de colectiva u otro, que le permitiria ocurrir ante V. E. a virtud de la disposicion espresa i particularmente consignada en el artículo V del Reglamento de Procedimientos, el memorialista se considera obligado por dicha disposicion i por eso sin duda indica que todos los socios del Banco son ingleses i que ninguno tomó parte en los sucesos de 1891 en Chile. Imposible parece que el señor Pizarro pudiera probar tales afirmaciones.

En todo caso ¿por qué no ha hecho todas las otras indicaciones prescritas en aquel artículo del citado Reglamento?—Porque no es imposible hacerlas, atendida la naturaleza de la sociedad anónima, la cual, como he dicho, ni la Convencion ni el Reglamento reconocen con personeria para reclamar ante V. E., como reconocen a los súbditos ingleses.

De lo espuesto se deduce que este Excmo. Tribunal es incompetente para conocer de esta reclamacion, lo que pido i espero se sirva V. E. declarar.

2 No ha espuesto el memorial, como se lo exijia el art. VII del Reglamento de Procedimientos, todas las circunstancias relacionadas con el perjuicio que se reclama; pero, aunque hubiera cumplido debidamente las prescripciones reglamentarias, i aunque fueran ciertos i estuvieran comprobados los hechos referidos, siempre para mí quedaria esta reclamacion como la mas infundada de cuantas se han presentado ante este Tribunal.

De los antecedentes aparece: que el Banco abrió a un señor Zegers un crédito en cuenta corriente hasta por \$ 30,000 con hipoteca de una casa que el deudor poseia en la plaza principal de Iquique; que, habiendo el deudor hecho uso de aquella suma, vendió posteriormente la referida casa a don Enrique Silva More-

no, sustituyéndose este en la deuda a favor del Banco, sin intervencion del acreedor; que, en Febrero de 1891 i con motivo de los sucesos bélicos ocurridos entónces en Iquique, la referida casa fué devorada por un incendio; que, a consecuencia de esto, vendida la propiedad por ejecucion del Banco acreedor, este no alcanzó a pagarse de su crédito, elevado, no se dice por que, hasta \$ 34,307.29, resultando de todo a favor del Banco un saldo de \$ 17,929.63.

I como el deudor señor Zegers, i su sustituto señor Silva Moreno no han podido o no han querido pagar lo que ellos debian, se ha presentado aqui el Banco acreedor para ver si V. E. liberta de su deuda a los primeros, declarando que Chile debe pagar por ellos, como si se hubiera constituido su fiador.

Esto le ha parecido al Banco mas espedito que seguir cobrando a los verdaderos deudores para pagarse con cualesquiera otros bienes de ellos. Por otra parte, quiere hacerles el favor de reclamar por ellos ante V. E., ya que, como chilenos, ellos no podrian hacerlo. Es de presumir que, en el entre tanto, la liberalidad del Banco no ha llegado hasta otorgarles escritura de liberacion total de la deuda, sobre lo cual parece reservarse de sus derechos: se me asegura que el Banco hizo adjudicarse ademas en pago, por el mínimum de \$ 10,000, otra casa que el señor Silva Moreno poseia en la calle de Baquedano, núm. 75, con lo cual acaso haya sido íntegramente pagada la deuda.

Si algun perjuicio hubiera resultado para el Banco en nuestro caso, no habria provenido necesaria i directamente del referido incendio sino del crédito abierto por él a jente mala pagadora o de escasos recursos para cumplir en todo evento sus obligaciones.

No consta la efectividad de todos los perjuicios reclamados, acerca de los cuales se contradicen el memorial i los documentos anexos; pero, si tales perjuicios hubieran sido efectivos, no seria Chile responsable de ellos i, caso de serlo, lo seria a favor del propietario de la casa dañada i no a favor de los acreedores de éste, con los cuales no tendria Chile ningun vínculo jurídico. Por provenir de evidente fuerza mayor el daño reclamado, no tendria derecho a indemnizacion el propietario de la referida casa, aunque ésta hubiera sido propiedad del mismo Banco. Ahora siendo el propie-

tario un ciudadano chileno, sin capacidad para reclamar ante V. E., es evidente que el Banco no podría tomar el lugar de aquel para ejercitar aquí un derecho que aquel no ha tenido nunca, que en ningún caso ha podido cederle.

Afirma el memorialista que la consabida casa «desapareció totalmente devorada por el incendio», sin embargo de que otra cosa resulta de la tasación que figura entre los anexos. Si ha podido decir lo primero en un memorial jurado, ha sido sin duda por creer que la fórmula adoptada en su juramento, nada significa i nada vale. No es esa vana fórmula, ni la falta de precisión de los intereses cobrados, i en ningún caso debidos, la menor de las informalidades reglamentarias de que el memorial adolece.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamación, i en subsidio, desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

(*En esta reclamación no hubo réplica ni dúplica.*)

SENTENCIA

José Miguel Pizarro, por la sociedad anónima Banco Tarapacá i Lóndres Limitado, reclama del Gobierno de Chile diecisiete mil novecientos veintinueve pesos sesenta i tres centavos [§ 17,929.63] moneda chilena, por perjuicios sufridos a consecuencia de un incendio en Iquique.

Espone, que el Banco Tarapacá i Lóndres abrió una cuenta de treinta mil pesos [§ 30,000] al propietario de la casa ubicada en la calle Prat número 4 en Iquique, con hipoteca de la misma propiedad i después de asegurar la dicha propiedad contra incendio en una suma equivalente al préstamo; que a consecuencia de los sucesos extraordinarios ocurridos en Iquique el 19 de Febrero de

1891, la casa en cuestion se incendió totalmente sin tener derecho ni el dueño ni el Banco para cobrar el valor del seguro; que liquidada la cuenta corriente del propietario con el Banco, apareció que el propietario debía treinta i cuatro mil trescientos siete pesos veintinueve centavos (§ 34,307.29) de los que solo pudo pagar dieziseis mil trescientos setenta i siete pesos sesenta i seis centavos (§ 16,377.66) quedando un saldo a favor del Banco de diez i siete mil novecientos veintinueve pesos sesenta i tres centavos (§ 17,929.63) cantidad que este último reclama del Gobierno de Chile.

Como comprobantes acompaña un poder a favor de don José Miguel Pizarro: una copia del contrato de cuenta corriente e hipoteca entre el señor E. Silva Moreno i el Banco Tarapacá i Londres; liquidacion de esa cuenta corriente; copias de varias diligencias judiciales para comprobar los perjuicios sufridos por la casa hipotecada; i un espediente ejecutivo seguido por el Banco tendente a conseguir el remate de la propiedad hipotecada.

El ajente de Chile contesta: que el memorialista asevera que el Banco Tarapacá es una sociedad anónima establecida en Inglaterra con ajencia autorizada en Chile pero no comprueba esos hechos como debiera hacerlo conforme a los artículos 427, 440 i 468 del Código de Comercio chileno; que el hecho de encontrarse en Chile el establecimiento que es objeto de la sociedad, le da a ésta el carácter de chilena; que no es admisible aquello de que los capitales de la sociedad anónima reclamante sean ingleses, pues los capitales no tienen nacionalidad i las acciones de una sociedad anónima pueden mudar de dominio muchas veces en un dia, pasando a manos de accionistas de distintas nacionalidades; que en este caso el reclamante tendria que probar que todos los socios eran ingleses cuando ocurrió el perjuicio i que tambien ahora lo son, lo que legalmente jamas se podria probar; que, aun suponiendo se hiciera esa comprobacion, la sociedad anónima no tendria el carácter de súbdito británico, calidad que solo es aplicable a las personas naturales, i por tanto no tendria capacidad para reclamar ante este Tribunal; que el memorial no cumple con lo dispuesto en el artículo 7.º del Reglamento, i que aun siendo ciertos los hechos

espuestos i se hubiera cumplido con las prescripciones reglamentarias, esta reclamacion seria la mas infundada de cuantas se han presentado; que no consta la efectividad de los perjuicios reclamados i que si tales perjuicios hubieran sido efectivos no seria Chile responsable de ellos, i caso de serlo, lo seria a favor del propietario de la casa dañada i no a favor de los acreedores de éste; que por provenir el daño de evidente fuerza mayor no tendria derecho a indemnizacion el propietario de la casa ni el Banco, en caso de ser el dueño de ella i que, en este caso, siendo el propietario un ciudadano chileno no tiene capacidad para reclamar ante este Tribunal Arbitral. En conclusion, pide al Tribunal que se sirva declararse incompetente para conocer en esta reclamacion o en subsidio desecharla en todas sus partes.

No hubo réplica ni dúplica; i

Considerando: que el reclamante Banco de Tarapacá i Londres, Limitado, declara que él no es el propietario de la casa ubicada en Iquique, plaza Arturo Prat, número 4, incendiada el 19 de Febrero de 1891 a consecuencia del combate que tuvo lugar en esa ciudad, sino que tiene un derecho hipotecario sobre ese inmueble constituido para garantizar un crédito abierto a su deudor don Enrique Silva Moreno;

Considerando: que el propietario efectivo del inmueble es el único que tiene derecho para pedir ante este Tribunal una indemnizacion por los daños que se hubieren causado a dicha propiedad, pero que no se estiende ese derecho al acreedor hipotecario que conserva todos los que le confiere la lei en contra de su deudor i que puede siempre exigir el pago de su crédito o la prestacion de una nueva garantia;

Considerando: que los perjuicios que el reclamante manifiesta ha sufrido por la destruccion parcial de la garantía, revisten el carácter de *perjuicios indirectos* por los cuales el Derecho Internacional no impone en todo caso responsabilidad a los beligerantes (Wharton, tomo 2.º, § 247, Calvo, tomo 3.º, § 1,755, tomo 4.º, § 2,579; sentencia del Tribunal de Jinebra, 1872; Fiore, tomo 3.º, § 1,719; Bello, parte 2.ª, capítulo 8.º, número 1);

Considerando: que no siendo el propietario del inmueble: incen-

diado súbdito británico i no teniendo, por consiguiente, personalmente el derecho para presentar reclamacion ante este Tribunal, no puede tampoco hacerlo de una manera encubierta, i por interpósita persona haciendo aparecer en su lugar a su acreedor, el Banco de Tarapacá i de Londres.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por unanimidad de votos, declara sin lugar la presente reclamacion.

Santiago, 18 de Noviembre de 1895. — CAMILLE JANSSEN. —
ALFRED ST. JOHN. — LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 18 de Noviembre de 1895. —
Diego Armstrong, secretario.



RECLAMACION N.º 100

THE ANTOFAGASTA (CHILI) AND BOLIVIA
RAILWAY CO. LTD

MEMORIAL

Excmo. Señor:

Isaac de T. Pinto, por la Compañía Huanchaca de Bolivia, mandatario a su vez debidamente autorizado de la sociedad *The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Co. Ltd.* llamada en adelante la Compañía Inglesa, en uso del derecho que a ésta otorga la Convencion de arbitraje celebrada entre Chile i la Gran Bretaña, de fecha 30 de Abril de 1894, ante V. E. me presento i respetuosamente espongo:

La desastrosa guerra civil en que fatalmente se encontró envuelta la República en la primera mitad de 1891, le ha dejado entre otros males la obligacion quizas de pagar algunas sumas de dinero con motivo de las operaciones ejecutadas por los ejércitos de ámbos contendientes.

Entre éstas, la ocupacion de la línea férrea que conduce desde el puerto de Antofagasta a Bolivia, de propiedad de la Compañía Inglesa, a la cual represento, es una de las que con toda razon i

justicia debe ser cumplidamente indemnizada por el Gobierno de la Nacion.

El derecho de usar los ferrocarriles del territorio, aunque pertenezcan a sociedades privadas, como elementos estratégicos para el transporte de tropas i de los objetos necesarios para las operaciones militares, es universalmente reconocido por todos los tratadistas de Derecho Internacional, a condicion de su restitution en el momento de la paz i de indemnizar a los particulares, sus dueños.

En el presente caso, el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia prestó importantísimos servicios a uno i otro de los beligerantes: al ejército del partido que defendia los fueros del Congreso, i a las tropas fieles al jefe del Ejecutivo don José Manuel Balmaceda. A éstas permitió ponerse en salvo, en número de 2,500 mas o ménos, teniendo que atravesar desiertos en su retirada, sin pérdida alguna de vidas ni de elementos de guerra. Dió a aquel, como a ejército invasor, la posesion de una estensa i rica provincia, contribuyendo eficazmente de este modo a aumentar los recursos i campo de accion del partido congresista que fué en definitiva el vencedor en la contienda. Beneficios son ámbos de que ha disfrutado directamente la República: ahorro de las vidas de sus hijos, disminucion de sacrificios i abreviacion del término de la guerra.

I Chile, estoi seguro de ello, no querrá escusar la indemnizacion equitativa de estos servicios.

I aquí es del caso declarar, para cumplir con lo dispuesto en el artículo 6.º del Reglamento de procedimientos, que la Compañía Inglesa no ha recibido suma alguna de dinero o compensacion a cuenta de su reclamo. Es cierto, debo tambien declararlo, que si hubiera cobrado administrativamente lo que actualmente cobra, habria recibido, por lo ménos, el pago de los daños i perjuicios ocasionados en la ocupacion de la línea por el ejército llamado constitucional que representaba al Gobierno de Iquique.

La reclamacion no ha sido en verdad presentada administrativamente de una manera formal, pero el abogado de la Compañía Inglesa en Santiago la sometió verbalmente en breves detalles i con los documentos que la acreditan al señor sub-secretario del Ministerio de Guerra, don Roberto Huneeus G., quien, prévia consulta

al Ministro del ramo. contestó que no habria dificultad para reconocer i pagar, despues de la tramitacion i avaluacion respectivas, las cuentas por trasportes i daños causados por el ejército que obedecia al recordado Gobierno de Iquique, del cual, por la victoria de las armas es continuador el actual. Sin embargo, no ocurría lo mismo con respecto a los causados por el ejército del señor don José Manuel Balmaceda, los cuales debian ser rechazados absolutamente en conformidad a los principios i prácticas a que ajustaba sus procedimientos en estos respectos nuestra administracion actual.

La Compañía reclamante no podía, por cierto, aceptar la bifurcacion de su derecho. que es uno solo i el mismo con relacion a ambos belijerantes, i, como se anunciaba ya el establecimiento de este Tribunal, creyó preferible, como lo ha hecho, aguardarse hasta este momento para someter al fallo de V. E. su reclamacion única i total.

Al exponerla ante V. E., para ser metódicos i cumpliendo siempre vuestro Reglamento de procedimientos, dividiremos su materia en cinco capítulos.

Ellos serán: 1.º La Compañía reclamante i disposiciones legales a que está sujeta en Chile; 2.º Antecedentes históricos de la reclamacion con todas las circunstancias conexas i documentos en que se apoya; 3.º Prueba testimonial i otras diligencias probatorias que se ofrecen para el caso que el Excmo. Tribunal las creyere necesarias; 4.º Monto calculado de la reclamacion o procedimientos para fijarlo, i 5.º Fundamento legal i moral de ella.

I

LA COMPAÑÍA RECLAMANTE

La lei de 17 de Enero de 1884 autorizó a la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta para prolongar su línea con direccion a Bolivia, dándole a este efecto ciertos privilejios i franquicias; le garantizó el 6 por ciento de interes anual sobre el capital que invirtiera en la construccion de la via, estimado en \$ 3.472,000 al tipo

fijo de 38 peniques por peso i a razon de \$ 20,000 por costo de cada kilómetro, siempre que excedieren de 152. Entre otras obligaciones impuso a la compañía concesionaria la de quedar sometida ella i las personas o sociedades a quienes trasfiriera sus derechos, esclusivamente a las autoridades i leyes de la República, con lo cual debe notarse que se le facultaba implícitamente para hacer dicha trasmision.

Por decreto de 21 de Junio del mismo año de 1884, que recayó en la solicitud en que la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta aceptó las disposiciones de la lei de 17 de Enero anterior, se reglamentó el cumplimiento de ésta, el pago i reembolso de la garantía i la intervencion del Gobierno en la contabilidad del Ferrocarril.

Posteriormente, el decreto supremo de 26 de Marzo de 1887 aceptó por parte del Gobierno de Chile la cesion, que hizo la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta a la Compañía Huanchaca de Bolivia de todos los derechos al ferrocarril de aquel territorio, segun la escritura pública otorgada en Valparaiso ante el notario público don Julio César Escala. La aceptacion, se espresa al final del decreto, se hace en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de la lei de 17 de Enero de 1884, el cual reconoce, implícitamente a lo ménos, a la Compañía de Salitres la facultad de trasferir lo que se le concedia a personas naturales o jurídicas, con la condicion de quedar éstas sometidas en todo caso a las autoridades i leyes de la República.

Por otra lei de 21 de Enero de 1888 se concedió a la antedicha Compañía de Huanchaca permiso para surtir de agua potable a la ciudad de Antofagasta i demas territorios que puedan ser servidos con las aguas del Loa otorgándole ciertas franquicias i derechos a condicion de cumplir con las obligaciones que se le imponian.

Por último, por decreto de 2 de Abril de 1889 el Gobierno de Chile aceptó la transferencia de todos los derechos i obligaciones relativos a la construccion del ferrocarril i provision de agua potable, que contienen las disposiciones antes citadas, que hizo la Compañía de Huanchaca de Bolivia en escritura estendida el 28 de Noviembre de 1888 ante el notario público de Lóndres don

Horacio Arturo Erith de Pinna a la sociedad anónima titulada *The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway C.º Ltd.*

El decreto se funda en las otras leyes i decretos antes enumerados i termina con la declaracion de que la Compañía cesionaria deberá constituir su domicilio en Chile para todo lo concerniente a la administracion de ámbas empresas i llevar su contabilidad con respecto a ellas en la forma que se espresa.

De todo lo cual se deduce que la *The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway C.º Ltd.*, sociedad anónima inglesa, constituida en Lóndres, en conformidad a las leyes de la Gran Bretaña, con accionistas i capitales ingleses es la dueña actual reconocida por el Gobierno de Chile de la vía férrea de Antofagasta a Bolivia, con todas sus dependencias i de la cañería de agua potable que viene del Loa a aquella ciudad. Dicha Compañía está domiciliada en Chile para la administracion de estas obras i en lo concerniente a ellas está sujeta a las leyes chilenas, una de las cuales es la Convencion de arbitraje de 30 de Abril de 1894, fundada en la cual se presenta esta reclamacion.

Los directores de la Compañía son los señores siguientes, todos ellos residentes en Lóndres:

E. M. Underdown.—Esq.—Q. C. Presidente
Richard H. Ghyn. Esq.
Sir Lepel Griffin.—K. B. B. J.
Eduard Huls.—Esq.
U. A. Michael.—Esq.
H. D. Greville.—Esq., Secretario.

II

ANTECEDENTES DE LA RECLAMACION

Pronunciada la guerra civil en 1891, entre el partido que representaba al Congreso de Chile i el jefe del Poder Ejecutivo don José Manuel Balmaceda, numerosas tropas fieles a éste, ocupaban las provincias del norte, Tarapacá i Antofagasta Vencidas i deshe-

chas totalmente por los congresistas las de Tarapacá, un cuerpo del ejército adicto a Balmaceda, de 2.500 hombres, mas o menos, al mando del coronel don Hermógenes Camus dominaba todavía en Antofagasta i amenazaba desde allí aquella otra rica e importante provincia. Para los revolucionarios vencedores era necesario desalojarlos; para Camus i su partido era de inmensa trascendencia conservar, si no el puerto de Antofagasta, por lo ménos dominar en el interior por algun tiempo i salvar en seguida esas tropas.

Así lo comprendió Balmaceda, i en 13 de Marzo, pocos dias despues de saber su derrota en Pozo Almonte, se preocupaba de este plan i lo ordenaba a sus lugartenientes en el telegrama que con fecha 13 de Marzo dirijió a las primeras autoridades civiles i militares de la provincia que en copia trascrita del ejemplar número 4 de *La Patria*, diario de Iquique (24 de Marzo), corre agregada al libro de documentos.

«En el acto, decíales, retiren ustedes todo el material del ferrocarril de Antofagasta al interior, dejando solo lo preciso para movilizar la tropa. El Gobierno abona perjuicios. Si no puede sostenerse el puerto, se abandona i se retira ejército a Calama, destruyendo la línea en algunos puntos, sin dejar carro ni máquina alguna en el camino.»

Insistió en este plan en varios telegramas posteriores, indicando la urgencia de ejecutarlo, porque, a su juicio, de ello dependia el éxito.

El comandante de armas, coronel don Benedicto Silva, no se hizo repetir las órdenes. Con fecha 14, al dia siguiente de este telegrama, i fundado en él, espedia el decreto de que da constancia la nota número 121 dirijida al señor administrador del ferrocarril, que en calidad de comprobante se inserta en el libro de documentos. En dicho decreto se ordenaba poner a disposicion de la Comandancia Jeneral de Armas todo el material rodante del ferrocarril en la intelijencia que el Supremo Gobierno abonaria todos los perjuicios.

Consecuente con este decreto i como reglamentacion necesaria de él, el señor Silva dirige en seguida con fecha 16 de Marzo las dos notas números 125 i 126 que tambien se acompañan orijinales en

el libro respectivo. Con ellas queda comprobada la ocupacion completa, absoluta de todo el equipo i elementos del ferrocarril desde ese mismo dia. Tales órdenes no podian ser resistidas i evidentemente no lo fueron. La promesa de abonar los perjuicios resultantes, tenia, por otra parte, que satisfacer por completo cualquier temor de responsabilidad que pudiera afectar al señor administrador, don José Miguel Serrano Urmeneta.

Subido al interior el material rodante del ferrocarril, es decir, todo lo que no fuera estrictamente necesario en prevision de una retirada para la conduccion de las tropas del señor Camus, quedaron aun éstas hasta el dia 19 en el puerto. En esta fecha, habiendo aparecido los buques de la Escuadra en la bahia i en tierra los batallones del ejército constitucional, como se le ha llamado i se le llama, huyeron aquéllas i continuaron en su camino cumpliendo las órdenes del señor Balmaceda, destruyendo la línea en algunos puntos.

El señor don Enrique Villegas, intendente de la provincia en esa época, en su diario de viaje publicado en el número 11,192 correspondiente al 22 de Setiembre de 1891 de *El Ferrocarril*, espresa testualmente lo que sigue: «Antes de retirarnos a Calama hicimos destruir hacia Antofagasta un medio kilómetro de línea férrea.»

Segun el mismo, dos máquinas fueron dejadas en el puerto: una pequeña remolcadora en buen estado, a peticion del señor administrador, para hacer el servicio del muelle e interior de la estacion, i otra completamente inútil, careciendo de tubos i piezas indispensables.

A medio dia del 19 mismo, ocupada la plaza por el ejército constitucional, se recibió en la administracion del ferrocarril la orden que se registra en la página del libro de documentos, del señor coronel don Jorje Boonen Rivera, por el Estado Mayor, a fin de proceder a reparar a la mayor brevedad las locomotoras que se encontraban allí en poder de la empresa. I a nombre del mismo se transmitió orden verbal por el señor Ricardo Orchard para alistar sin demora la remolcadora *Relámpago*. La cual en el acto comenzó a prestar servicios como se desprende de la nota número 2 de 19

de Marzo, firmada tambien por el señor Boonen Rivera i agregada al cuaderno de documentos.

El señor jeneral don Adolfo Holley, jefe del Estado Mayor, confirmaba en seguida personalmente estas órdenes i, apreciador en mucho de las ventajas de la celeridad en las operaciones militares, ofrecia doble salario i fuertes gratificaciones a los obreros por cada dia que adelantaran en la reparacion de dichas máquinas.

Por otra parte, el señor secretario jeneral de la Delegacion del Congreso, don Joaquin Walker Martinez, habiendo tenido conocimiento de que existian en la bahía, a bordo de un buque, tres máquinas nuevas destinadas para el ferrocarril, ordenó que fueran desembarcadas inmediatamente, en la misma noche del citado dia 19, a fin de que estuviesen armadas i listas al siguiente. Así se hizo realmente trabajándose dia i noche en estas operaciones e impidiéndose con ello en absoluto todo tráfico i todo otro servicio en el muelle de la Compañía.

Gracias a este trabajo no interrumpido, estuvieron en breve tiempo utilizables estos elementos, i con ellos i con una máquina, i con carros blindados i artillados que se construyeron tambien en la misma Maestranza de la Empresa, se emprendió por el señor coronel Boonen Rivera, al mando de un cuerpo de Ejército, la persecucion del enemigo.

La Administracion del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, no desconociendo pues sus deberes, acataba sin discutir las órdenes de las autoridades civiles i militares que ocupaban de facto ese territorio; i a unos i a otros suministraba los elementos de que podia disponer.

Guardando estricta neutralidad, ponía el primero a disposicion de los señores Silva i Villegas el material rodante que exijian por decreto, para facilitar la retirada a la division del señor coronel Camus; i a los jefes revolucionarios que ocupaban la plaza les entregaba tambien todas las máquinas i equipo, que con gran esfuerzo, como está dicho, era posible obtener.

I así se debe afirmar, que el ferrocarril prestó servicios positivos, por una i otra parte a la República. Le salvó numerosas vidas facilitando transporte espedito i cómodo a las tropas del señor Bal-

maceda; i proporcionando elementos de locomocion al ejército constitucional invasor i puso en posesion de él la llave de la provincia de Antofagasta i le dió el medio de apoderarse de pertrechos i provisiones de gran valor, abandonados por el enemigo en su fuga.

Es innecesario, por cierto, advertir que, al mismo tiempo que la vía férrea, era ocupado tambien el telégrafo que la sirve. El dia 19, tantas veces recordado, una comision fue a tomar posesion de él cerrando, lacrando i llevándose las llaves de sus oficinas i sin que pudieran usarlo sino las autoridades civiles i militares de la plaza, procedimiento que sólo el 8 de Abril fué modificado, devolviéndose las llaves a la administracion.

No fuerron pequeños tampoco los perjuicios que sufrió la línea telegráfica a consecuencia de haber sido cortada en diversos puntos, segun lo exijia la seguridad de las operaciones militares de uno i otro bando i por causa de los aparatos, baterias, alambre forrado, discos de papel, muebles de los oficinas etc., etc., que eran trasportados de un lugar a otro o destruidos por la division Cámus, a fin de imposibilitar el servicio del enemigo.

¿Cuanto tiempo duró este estado de cosas? La nota núm. 36 del señor intendente don Manuel Vicuña, representante del Gobierno de Iquique, que orijinal corre agregada en el cuaderno de documentos, lo establece. Con fecha 6 de Abril el señor Vicuña espuso al señor administrador del ferrocarril «que habiendo cesado las operaciones militares que interrumpieron el servicio público del ferrocarril por haberse llevado al interior el representante del dictador don Enrique Villegas todo el material rodante, el señor administrador podia disponer que él fuera trasladado a las estaciones que lo exijan para restablecer dicho tráfico tan pronto como fuere posible, i evitar asi mayores perjuicios».

El señor administrador, en nota contestacion de 7 de Abril, que tambien se acompaña en copia a prensa en el libro de comprobantes, acusando recibo de la aludida comunicacion del señor intendente Vicuña, deja constancia de los diversos servicios prestados al Ejército Constitucional, i que ántes he relatado, i anuncia que el tráfico quedará normalmente establecido el 10 del mismo mes.

Es evidente que para trasladar ese material i volver al funcionamiento ordinario del Ferrocarril, algunos dias eran requeridos, despues de la cesacion de las operaciones militares, que se efectuó el 6, como queda dicho. Si la empresa, como lo prometió, volvió a hacer correr sus trenes, como siempre en la fecha fijada, es innegable que anduvo rápida en hacerlo.

La total ocupacion de la línea férrea con todo su material rodante produjo tambien daños i perjuicios en las obras de cañeria de agua potable i prolongacion de la vía férrea de Uyuni a Oruro. El transporte del agua del Loa por tubos de fierro, bajo tierra, era una gran faena que tenia activísimos trabajos organizados que llegaban ya en ese tiempo hasta el Salar. La imposibilidad de conducir sus materiales por ferrocarril debió paralizarlos, produciendo en la empresa la desorganizacion consiguiente, el mantenimiento de los sueldos fijos de los empleados i los mayores gastos de una reinstalacion. La nota del jefe del Ejército Constitucional, don Estanislao del Canto, de 24 de Marzo, que se registra en el cuaderno de documentos, vino a poner término a esa suspension, permitiendo al señor administrador conducir por primer tren los materiales necesarios.

Hai que agregar a estos daños, los causados por el ejército fujitivo de la division Cámos en San Pedro, por materiales i útiles de la cañeria destruida i accidentes ocasionados porello, todo lo cual se detalla en las planillas respectivas formadas por los ingenieros de la empresa, con la certificacion de dos testigos, que oportunamente podrán ser ratificados; planillas agregadas al cuaderno de documentos.

Los perjuicios oriiginados en la obra de prolongacion del ferrocarril de Uyuni a Oruro se pueden determinar de la manera siguiente:

La Compañía reclamante, en virtud de concesiones del Gobierno de Bolivia, es tambien dueña de esta línea, con una estension de 324 kilómetros.

En los dias de los meses de Marzo i Abril de 1891, en que ocurrió la paralizacion del tráfico por la ocupacion total del ferrocarril entre Antofagasta i Uyuni, que sirve de fundamento a la primera parte de la reclamacion, la referida línea férrea entre Uyuni i Oruro se hallaba en construccion.

Tenia a su cargo la obra un contratista, el señor don Pedro Wessel, al cual la empresa del ferrocarril de Antofagasta debia suministrar todos los elementos necesarios para los trabajos de la faena. Paralizado el servicio normal del ferrocarril por el empleo total de él en las operaciones militares, en toda su parte primera o cabecera, hasta la frontera boliviana, la via en construccion de Uyuni a Oruro se encontró necesariamente tambien paralizada, por falta de materiales para la enrielladura i de carbon para el movimiento de trenes lastreros en la enripiadura.

En la construccion de mas de 300 kilómetros de línea férrea, que en conformidad a la lei de concesion debian estar terminados en dos años, se comprende fácilmente que imposibilitado el suministro diario de materiales, devengándose siempre los sueldos de empleados i operarios, i corriendo los gastos jenerales de la faena organizada i sin trabajo, los perjuicios debian ser enormes.

Asi fueron en realidad. La Empresa Constructora debió pagar i ha pagado las cuentas que por esta paralización justificó i cobró el contratista de la obra i que se acompañan entre los documentos.

Es incuestionable que despues de larga suspension, i sobre todo despues de suspension motivada por operaciones militares, el restablecimiento del tráfico no se hace sino de una manera mui imperfecta. Por eso dichas cuentas se estienden en un plazo aún mayor que el de la paralización misma en la cabeza del ferrocarril que motivaba la del resto

Una segunda suspension absoluta del servicio ferroviario tuvo lugar desde el 14 hasta el 19 de Agosto inclusive, segun se comprueba con las notas de 13 de Agosto, sin número, i de 9 de Setiembre, número 220, del señor intendente de Antofagasta don José M. Walker, que se incluyen entre los documentos probatorios en el libro respectivo. Para asegurar el secreto de la expedicion a Quinteros cuando zarpó de Iquique hasta llegar a su destino, el señor intendente, en obedecimiento, sin duda, a instrucciones superiores, dió orden, asi consta de la primera de sus recordadas notas, de suspender todo tráfico de trenes de subida al interior. En la segunda de ellas, a peticion del señor administrador del Ferrocarril, dejó constancia del tiempo que duró dicha paralización.

Aunque el señor intendente no lo espresa, es de advertir, además que en atención al objeto de esta suspensión, el servicio del telégrafo fué impedido por completo para el público i para la Empresa. Esta segunda ocupación de la vía tiene, pues, iguales caracteres que la primera i debe ser indemnizada como ella.

III

PRUEBAS TESTIMONIALES I OTRAS

Con respecto a la primera ocupación del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, ocurrida desde el 16 de Marzo hasta el 10 de Abril, i la segunda desde el 14 hasta el 19 de Agosto inclusive, a mi juicio, la prueba documental es completa.

Para el caso sin embargo en que V. E. considere necesario recibir prueba testimonial sobre ellas, i reservándome el derecho de rendirla, si lo estimare conveniente, a fin de confirmar o aclarar algunas circunstancias importantes, vengo en indicar que las mismas personas nombradas en el relato de los hechos origen de la reclamación, pueden servir de abonadísimos testigos en esta causa.

Todos ellos son chilenos; fueron actores principales en los acontecimientos referidos i ocupan una posición política i social, que dará sin duda plena confianza en sus dichos.

Ellos son: el jeneral don Adolfo Holley, don Joaquín Walker Martínez, coronel don Jorge Boonen Rivera i el ex-coronel don Benedicto Silva, todos residentes en esta ciudad, i el ex-intendente don Enrique Villegas, que reside en Antofagasta.

Algunos de éstos i además los señores don Emilio Villarino, chileno, ingeniero, residente en Valparaíso, el señor ingeniero D. Martínez, chileno también, residente en Antofagasta, el señor R. J. Manning, ingeniero inglés i residente en Antofagasta, don Guillermo Kisman, alemán, empleado, i don Amador Araya, chileno, empleado, vecinos ámbos de Antofagasta, podrán atestiguar la verdad de los hechos con respecto a la destrucción de la vía férrea

en varios puntos, a la destruccion o robo de materiales de la obra de tuberia de agua potable i de la suspension de los trabajos de la línea en construccion de Uyuni a Oruro.

Las referencias hechas a dos publicaciones nacionales *El Ferrocarril*, diario de Santiago, número 11,192 de fecha 22 de Setiembre de 1891, i *La Patria* de Iquique, número 4 del 24 de Marzo del año citado, pueden ser confirmadas si V. E. lo creyere necesario por la certificacion respectiva sobre su identidad, por el señor director de la Biblioteca Nacional

I en el caso que el telegrama fuere desconocido como auténtico, V. E. . podria ordenar su verificacion por el señor subsecretario del Interior, trámite facilísimo de llenar en el caso de que esten ya ordenados como lo espero, los telegramas i documentos referentes al tiempo del Gobierno Dictatorial.

IV

MONTO DE LA RECLAMACION I DISPOSICIONES LEGALES EN QUE SE

APOYA

Seria vituperable que la Compañía inglesa sobre la base de los desgraciados acontecimientos de la guerra de 1891, pretendiera obtener un gran lucro. Pero no: con la presente reclamacion no persigue sino compensacion, o indemnizacion en parte, de las pérdidas reales i efectivas que le impuso la ocupacion de su línea por las autoridades de Chile.

Afortunadamente en este caso se encuentra fijado por la lei el monto de lo que se debe abonar a la Compañía por la ocupacion antedicha. El artículo 62 de la lei de policia de ferrocarriles de 6 de Agosto de 1862 lo determina. Debe ser lo que corresponde a los dias de la primera i segunda suspension del tráfico público, tomando por base para el avalúo el término medio de lo que hubiere producido la via durante los últimos seis meses. V. E., una vez acojida favorablemente en derecho esta reclamacion, ha de tener a

bien nombrar un liquidador que, en conformidad a la disposicion legal citada, i en vista de la contabilidad de la empresa que, como está dicho, constituye un verdadero documento oficial, fije el *quantum* del pago. Seria inútil que yo lo señalara anticipadamente en un número mas o menos aproximado, para tratar de ajustarme al Reglamento de V. E., cuando para ello hai que someterse necesariamente al procedimiento establecido por la antedicha lei.

Esto es por lo que respecta a la indemnizacion por lucro cesante.

Los perjuicios directos por deterioros en el material fijo o rodante del ferrocarril, i de la cañeria de agua potable i por la paralización de sus obras en construccion, deben ser pagados separadamente.

Ellos estan determinados en parte a las cuentas insertas en el libro de documentos que arrojan el resultado que sigue:

Perjuicios causados en la línea segun detalle que se da en la nota del ingeniero señor don D. Martínez, \$ 7,055, moneda legal chilena. Perjuicios causados en la cañeria de agua potable \$ 2,550.79, moneda legal chilena.

Efectos destruidos i perdidos de la misma cañeria \$ 4,403.65 moneda legal chilena.

Perjuicios causados en la paralización de la línea en construccion de Uyuni a Oruro, en conformidad a la primera cuenta, \$ 36,561 bolivianos i en conformidad a la segunda \$ 20,530.40, tambien pesos bolivianos.

En atencion al propósito antedicho de perseguir tan solo una equitativa i moderada indemnizacion por los daños efectivos que ha sufrido la Compañia Inglesa, V. E., si lo tiene a bien, podrá nombrar un perito tasador de los perjuicios antedichos en conformidad a lo deducido i probado en el juicio.

Por cierto que habiéndose hecho exigibles estas deudas desde la fecha de los acontecimientos que las orijinaron, correspóndeles, desde entónces hasta su cancelacion, un interes anual de 6%.

Así como es indiscutible el derecho de las autoridades chilenas para ocupar totalmente en dos ocasiones durante la guerra civil el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, así tambien es indiscutible el deber que tienen de indemnizarle cumplidamente por ello. Confío,

pues, en que V. E. ha de acoger en ilustrado i justiciero fallo la presente reclamacion.

Para los efectos del Reglamento estimo la reclamacion en la suma calculada de \$ 200,000 moneda legal chilena. (Doscientos mil pesos.)

I. DE T. PINTO.

CONTESTACION

Excmo Señor:

D. Isaac de T. Pinto, en representacion de la sociedad anónima *The Antofasta and Bolivia Railway Co. Limited*, reclama del Gobierno de Chile el pago de la suma de 71,100 pesos 84 centavos moneda chilena, en que estima diversos perjuicios que le fueron ocasionados en sus líneas férrea i telegráfica i en su cañería de agua traída del Loa, por las fuerzas chilenas durante la guerra civil de 1891. Reclama así mismo perjuicios indirectos o de lucro cesante por la interrupcion del tráfico en varios períodos de la misma guerra i los intereses legales de las sumas que se reconozcan como de cargo al Gobierno a quien represento. Impuesto del memorial en que se formula esta reclamacion, que lleva el núm. 100 procedo a contestarlo.

1 El memorial no se ha ajustado a las prescripciones del Reglamento. A causa talvez de ser una sociedad anónima la reclamante no se han consignado en él los datos que exigen los arts. III i IV del Reglamento. Tampoco se ha declarado si el presente reclamo ha sido ya aducido ante otro tribunal, apesar de lo dispuesto en el art. VI.

En el cuerpo del memorial no se fija el monto exacto de la reclamacion; pero el mandatario de la compañía reclamante ha creído salvar esa omision, escribiendo a mano al pié del memorial que estima en 200,000 pesos el monto de la reclamacion. A juicio del que suscribe, esta declaracion carece de mérito, tanto porque es contradictoria con lo espuesto anteriormente, como porque el Reglamento ordena que el memorial se presente impreso, i no se

cumple con ese precepto presentándolo impreso en una parte i manuscrito en otra que contiene el punto mas sustancial de él. Así, pues, aparecen infringidos a la vez los arts. II i VIII del Reglamento. En todo caso, lo habria sido este último, puesto que no se determina tampoco el monto exacto de los intereses que se trata de cobrar, ni aun se consignan datos de que sea posible deducirlo.

El juramento ordenado por el art. IX ha sido otorgado en una forma tan vaga que está mui léjos de significar el abono de los hechos aseverados en el memorial.

Estos defectos hacen inadmisibile dicho memorial; i suplico a V. E. se sirva no darle curso por no estar conforme con las prescripciones reglamentarias que dejo mencionadas.

2 El exámen detenido de los estatutos de la *Antofagasta and Bolivia Railway Co. Limited* manifiesta que el Directorio de la Sociedad no puede otorgar poderes sino en la forma i para los fines que indican los arts. 75 a 80 de dichos estatutos. El art. 77 autoriza a los directores para delegar sus poderes, salvo los de tomar dinero en préstamo i pedir cuotas, en comisiones que consten del miembro o miembros de su cuerpo que juzgasen conveniente. No aparece conferida a los directores la facultad de otorgar poder a personas distintas de ellos mismos ni ménos la de que puedan autorizar al mandatario para delegar ese poder. Tampoco puede conferirse el mandato sino por el Directorio en cuerpo, i nó por uno o mas de sus miembros.

Puede, por consiguiente, abrigarse razonable duda acerca de la lejitimidad de la representacion que el señor Isaac de T. Pinto ha asumido en nombre de la Compañia reclamante. No se ha exhibido siquiera el título orijinal del poder sino una simple traduccion al castellano, que aunque esté protocolizada en una notaria pública de Valparaiso, no puede estimarse como exacta sin el cotejo correspondiente.

Aparte de estas circunstancias que hago notar para objetar la personeria del señor Pinto, debo llamar especialmente la atencion de V. E. al objeto con que se confirió el mandato a la *Sociedad Huanchaca de Bolivia*, que no fué otro que «percibir i cobrar ante el Tribunal Arbitral nombrado al efecto, del Gobierno de Chile los

fletes devengados por trasportes de sus tropas durante la guerra de 1891, i los perjuicios ocasionados por la suspension del tráfico a causa de la ocupacion de la línea para las operaciones de los beligerantes.» Tal lo dice el testo mismo del poder acompañado. Esto no obstante, el señor de T. Pinto, ha creído conveniente ampliar la reclamacion a objetos mui diversos de los que acaban de especificarse. Así, por ejemplo, cobra perjuicios que dice causados en la línea telegráfica, en los trabajos del ferrocarril entre Uyuni i Oruro i en la cañería de agua potable, i hace materia de sus' jесiones la destruccion de una parte de esta cañería que atribuye al ejército fujitivo de la division Cámus en San Pedro.

El mandatario ha estralimitado, pues, los términos de su mandato; i si este se llegara a reputar válido i suficiente para comparecer ante V. E., no cabe duda de que las facultades otorgadas al apoderado de la Compañía no alcanzan sino para los casos i objetos espresamente determinados en el título que se ha acompañado.

Pido, por tanto, a V. E. que se sirva declarar que el señor de T. Pinto no tiene personeria para representar en esta reclamacion a la Compañía reclamante. En subsidio, se ha de servir el Excmo. Tribunal declarar que el mismo señor solo tiene derecho a ser oido en cuanto reclame fletes devengados por el Gobierno i perjuicios ocasionados por la suspension del tráfico a causa de la ocupacion de la línea para las operaciones de guerra que pudieran haber tenido lugar en el territorio que dicha línea recorre.

3 El infrascrito considera, por otra parte, que V. E. no es competente para conocer de la presente reclamacion. Este Tribunal no ha recibido del acta de su institucion, que es la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, sino la jurisdiccion necesaria para fallar las reclamaciones deducidas por súbditos de S. M. B. Una sociedad anónima, como lo es la reclamante, no puede ser estimada como un súbdito, porque esta denominacion no corresponde sino a las personas naturales, no a las ficticias como son las corporaciones i sociedades, que no existen sino en virtud de una disposicion de la lei i dentro del territorio en que ella impera. Si esta intelijencia de la Convencion, que se deduce de sus términos i de su espíritu, no fuese aceptada, tendríamos que en este caso un ciudadano chileno

i accionista de la Compañía reclamante pretenderia ser protegido i amparado por el Gobierno de la Gran Bretaña. Podrán en buena hora solicitar ese amparo i proteccion los súbditos de S. M. B.; pero no se comprende cómo un ciudadano de Chile habria de tener igual derecho pudiendo exigir que un Gobierno extranjero interviniese en su favor ante el mismo Gobierno de su patria.

Sucede en este caso que de los siete fundadores de la *Antofagasta and Bolivia Railway Co. L.* uno es el señor don Melchor Concha i Toro, conocido ciudadano chileno, dueño de la sétima parte de la empresa. Es indudable que ni en el ánimo del Gobierno de Chile ni en el de S. M. B. pudo entrar la idea de que la Convencion de 1893 sirviese tambien para amparar a ciudadanos e intereses chilenos con verdadero desmedro de la soberania nacional.

I debo advertir que solo por ser tan conocido en Chile el señor Concha i Toro, que fué ministro de Estado, diputado i senador de la República, ha podido llamar mi atencion el hecho de ser un chileno propietario de la sétima parte de los bienes de la Compañía reclamante. Bien podrá suceder que haya entre los socios otros chilenos o personas de nacionalidad mui distinta a la inglesa, i a los cuales no puede ni debe estenderse la proteccion del Gobierno británico ni la consiguiente jurisdiccion de este Tribunal.

Aparte de las consideraciones basadas en el hecho de ser el reclamante una sociedad anónima, consideraciones que mas latamente se han desarrollado en otros reclamos anteriores, existe con respecto a éste una circunstancia especial que determina tambien la incompetencia del Tribunal. La sociedad reclamante como sucesora de la Compañía de Huanchaca de Bolivia, que lo era a su vez de la de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta, tiene respecto del Gobierno de Chile las mismas obligaciones i derechos que atribuyó a esta Compañía la lei chilena de 19 de Enero de 1884, que autorizó la prolongacion de la línea férrea con direccion a Bolivia.

En el artículo 10 de dicha lei se dispone que la Compañía i las personas o sociedades a quienes puedan transferirse sus derechos a la vía férrea, quedarán en todo caso sometidas esclusivamente a las autoridades i leyes de la República. Cuando tuvo lugar la transferencia hecha por la Compañía de Huanchaca de los derechos

otorgados por aquella lei, la cesionaria, esto es, la Compañía que ha deducido el presente reclamo, se apresuró a obtener del Gobierno de Chile la aprobacion de aquella transferencia. Para este efecto se dictó el supremo decreto de 2 de Abril de 1889, que entre otros fundamentos, aduce como mui importante el de que las leyes de 17 de Enero de 1884 i de 28 de Agosto de 1886 otorgaron la concesion para construir el ferrocarril bajo la condicion de que la Compañía o personas concesionarias se considerarian como domiciliadas en Chile quedando en todo caso sometidas esclusivamente a las autoridades i leyes de la República. Esta condicion no tiene otro alcance i significado, sino el propósito de eliminar en absoluto toda reclamacion diplomática por parte de la Compañía, i el de someterla esclusivamente a la jurisdiccion de los tribunales de Chile. Si los pactos deben ser respetados i si ellos constituyen una lei para los contratantes, segun el principio de derecho *Pacla dant legem contrahentibus*, principio consagrado por el artículo 1545 de nuestro Código Civil, es evidente que la presente reclamacion no ha podido ser deducida ante V. E. que forma un tribunal de escepcion, que no es una autoridad de la República, i que no está llamado a juzgar por las leyes internas del pais, sino en cuanto éstas sean aplicables con arreglo a los principios del Derecho Internacional. Precisamente en prevision de un caso como el actual se consignó la disposicion que invoco, en las leyes i decretos que dejo mencionados.

Renunciada la jurisdiccion que emana de dos potencias diversas para someterse esclusivamente a la que emana de una sola de ellas, es evidente que no puede la Compañía reclamante, sin violar un pacto espreso, ocurrir ante V. E. Solo los tribunales de Chile son competentes para oir i fallar en conformidad a las leyes del pais la reclamacion que ha sido presentada. Solicito, en consecuencia, que V. E. se declare incompetente para conocer en virtud de los dos motivos que dejo espuestos.

4 En orden a los hechos relacionados por el reclamante, los cuales no me constan personalmente, me habré de atener a la prueba que se rinda. Considero de suma importancia el reconocimiento que deben hacer algunos funcionarios de la Nacion de los docu-

mentos en que aparecen sus firmas, diligencia que se insinúa por parte del reclamante. Al mismo tiempo conceptúo inútil tomar razon en la Biblioteca Nacional de los sueltos o crónicas de diarios cuya copia se acompaña, porque ciertos o nó los trozos a que se hace referencia, ellos carecen en absoluto de mérito probatorio. Con la mas plena conciencia puedo asegurar al Tribunal que es de todo punto falso que el Presidente Balmaceda haya ordenado saquear a Tarapacá, como se dice en uno de esos supuestos telegramas. Por felicidad no habido, Excmo. Señor, en este país i espero que no lo habrá en adelante, un supremo magistrado que dé instrucciones a sus subalternos para llevar a cabo una medida tan repugnante i salvaje (permítaseme la palabra) como lo es el saqueo o robo de la propiedad privada.

El hecho solo de aparecer la palabra *saqueo* en el telegrama publicado en diarios que eran desafectos al Gobierno de Santiago, durante el período álgido de la revolucion, cuando las animosidades eran mas intensas i los odios mas profundos, manifiesta de sobra que o todo el telegrama es forjado para propósitos del momento, o que a lo ménos para hacer efecto, se le han agregado palabras que no contenia. En uno u otro caso, la pieza impresa que contiene ese telegrama no merece siquiera aquella fé dudosa que se suele prestar a las noticias de la prensa política en los momentos en que existe empenada una contienda a vida o muerte; i es extraño que se traigan a la consideracion de V. E. datos de esta naturaleza con la pretension de atribuirles una fuerza probatoria cualquiera.

§ Para examinar bajo el puro aspecto del derecho las diversas cuestiones que surjen de la presente reclamacion, voi a considerar separadamente cada uno de los perjuicios de que se hace mérito i cuya indemnizacion se pretende obtener del Gobierno de Chile. Trataré en primer lugar de los perjuicios directos, i dejaré para último término, los indirectos o de lucro cesante i el relativo a cobro de intereses.

A Se reclama por razon de perjuicios causados en la línea férrea la suma de 7,055 pesos moneda chilena. El detalle de estos perjuicios se encuentra relacionado en el informe del ingeniero don D.

Martínez G. de fecha 21 de Abril de 1891; i la partida mas fuerte la constituye la ruptura de una cañería en el puente núm. 1 de Conchi, cuya reparacion se estima en seis mil pesos.

Puedo escusarme de contestar esta parte de la demanda, que ha sido deducida sin poder ni autorizacion de los verdaderamente damnificados. Aun, prescindiendo de otros defectos que a mi juicio invalidan el mandato, basta observar que los mandantes han limitado su autorizacion al mandatario, al reclamo de fletes devengados por el transporte de tropas i a la indemnizacion de perjuicios causados por la suspension del tráfico. No ha podido, por consiguiente, hacerse estensiva esta reclamacion a la destruccion de una parte de la línea férrea i mucho ménos a los deterioros causados en la cañería de agua, de que ni siquiera se hace mencion en el poder presentado.

Sin embargo, no habiendo lugar a ventilar previamente esta cuestion dado el sistema adoptado por el Reglamento de Procedimientos del Tribunal, i sin renunciar en lo mas mínimo a mi derecho de exigir que no se entre al fondo de este negocio, me veo precisado a decir sobre él algunas palabras.

Es un derecho perfecto el que ejercita un belijerante adoptando las medidas necesarias para que el otro no pueda darle alcance, cuando juzga inconveniente un encuentro en las condiciones en que puede hallarse por el momento. La retirada puede ser una operacion estratégica de mucho mayor importancia que una batalla empeñada inoportunamente. Los perjuicios que ocasiona una medida de esta clase no son de cargo al Estado en cuyo nombre se ejecuta, porque como dice Bluntschli, los daños que resultan necesariamente de las operaciones militares para la propiedad privada no constituyen una violacion del derecho, sino que deben ser considerados como un accidente; i entre esos daños coloca el autor el arrasamiento de los campos, la destruccion de las casas, el incendio de la propiedad particular.

El *Manual de las leyes de la guerra terrestre* publicado en Oxford por el Instituto de Derecho Internacional, a la vez que prohíbe la destruccion de la propiedad privada, declara en su artículo 32 que esta medida se considera lícita cuando lo exige una imperiosa nece-

sidad de guerra. En su artículo 51 prohíbe destruir ferrocarriles i telégrafos pertenecientes a particulares, pero autoriza esta destrucción cuando las necesidades de la guerra así lo exigen. Basta en tal caso devolver estas obras, en el estado en que ellas se encuentren al tiempo de celebrarse la paz.

Foignet dice que el respeto a la propiedad privada en tiempo de guerra está limitado por las necesidades de la misma guerra. Las destrucciones i confiscaciones llegan a ser legítimas, cuando sirven al éxito de las armas. A menudo es necesario para atacar o defender una posición, destruir los árboles de un parque, de un jardín o arrasar habitaciones particulares. En las marchas i contramarchas, el ejército enemigo hará pedazos las plantaciones i destruirá las cosechas. Estos actos son consecuencia fatales de la guerra. De ellas no se da derecho a indemnización. (Foignet, *Droit International Public*, p. 279)

«Puede ser indispensable en ocasiones, espone Klüber, destruir hasta las ciudades, aldeas i otras habitaciones, arrasar jardines, viñas, campos, prados i bosques, en fin todo lo que puede proveer de recursos a un enemigo, cuando se lleva a efecto una retirada peligrosa, o cuando es indispensable arrojarlo o hacerlo salir de sus posiciones» etc. etc. (Klüber, *Droit des Gens Moderne de l'Europe* § 262.)

Segun esta doctrina, jeneralmente aceptada, los daños causados en un camino o en una línea férrea con el claro propósito de proteger una retirada, constituyen un acto lícito de guerra impuesto por la necesidad i por consiguiente no conlleva al danificado acción alguna para ser indemnizado. Debe soportar esta desgracia como se soporta cualquiera calamidad natural. Que la división mandada por el coronel Cármas en Marzo de 1891 se halló en este caso, lo prueba la misma esposición del reclamante. «En esta fecha, 19 de Marzo, dice el memorial, habiendo aparecido los buques de la Escuadra en la bahía i en tierra los batallones del Ejército constitucional, como se le ha llamado i se le llama, huyeron aquellos i continuaron su camino cumpliendo las órdenes del señor Balmaceda destruyendo la línea en algunos puntos.»

Dado, pues, que sea efectivo el hecho aseverado de la destrucción

de una parte de la línea férrea ninguna responsabilidad ha podido imponer al Gobierno de Chile.

B.—Se reclama por perjuicios causados en la cañería de agua potable, una indemnización de 2,550 pesos 79 centavos moneda chilena, i otra de 4,403 pesos 65 centavos de la misma moneda, por efectos deteriorados i perdidos en dicha cañería. Ascende, pues, el monto de esta parte de la reclamación a la suma de 6 mil 954 pesos 44 centavos.

La primera observación a que se presta esta parte del reclamo es que no ha podido ser deducida por el señor I. de T. Pinto, quien solo ha estado autorizado para cobrar fletes devengados i perjuicios ocasionados por la suspensión del tráfico del ferrocarril de Antofagasta. Estoy, pues, suficientemente escusado de estudiar esta cuestión, que solo voy a tratar en el sentido hipotético de que se decida ser bastante el poder presentado.

Cabe observar en seguida que es vaga e indeterminada la base en que se funda la demanda. Por mas que se recorra el memorial, no se encontrarán en él datos para fijar los hechos de que proviene la reclamación. Se dice solamente en la páj. 6 que el ejército fuertivo de la división Cámus ocasionó en San Pedro daños consistentes en materiales i útiles de la cañería destruida. Mas adelante se agrega [páj. 7] que se puede atestiguar con algunas personas «la verdad de los hechos con respecto a la destrucción de la vía férrea en varios puntos, a la destrucción o robo de varios materiales de la obra de tubería de agua potable i de la suspensión de los trabajos de la línea en construcción de Uyuni a Oruro».

Imposible es con tan escasos datos formarse idea cabal de la naturaleza de los perjuicios que se cobran, i de los hechos que los causaron. ¿Hubo destrucción voluntaria de la cañería? ¿Hubo robo o despojo de tubos u otros útiles? No se puede saber, ni siquiera puede sospecharse quien hizo los destrozos o robos, cuando i con qué objeto. Estas especificaciones de absoluta necesidad para la apreciación correcta de los hechos han sido omitidas; i por causa de la omisión se encuentra el infrascrito en la imposibilidad de hacer en el terreno del derecho la defensa cabal i acertada de los proce-

dimientos observados en esta materia por el Gobierno de Chile o sus agentes. No arroja mayor luz la cuenta presentada con la letra A, en que se habla de tubos rotos, de objetos botados o llevados, sin espresar quien ejecutó los actos de romper, llevar o botar tales objetos, o quien dió la orden para ejecutarlos i cual fué el propósito de esta medida.

Espero que en la réplica sea mas esplicito el representante de la Compañía, o en caso de no serlo, aguardo que V. E. ha de desechár por inepta esta parte de la demanda.

C.—Por perjuicios causados en la construccion de la línea de Uyuni a Oruro, se cobran por una parte 36,561 bolivianos i por la otra 20,530.40 cts.: en todo: 57,091.40 cts. Estos perjuicios provienen, segun el reclamante, de que paralizado el tráfico de trenes a consecuencia de las operaciones de guerra, se resintieron los trabajos de aquella línea por la falta de suministro diario de materiales, devengándose siempre los sueldos de empleados i operarios, corriendo entre tanto los gastos jenerales de la faena organizada.

Todo ello podrá ser mui exacto: pero es indudable que el Gobierno de Chile no está obligado a responder de esta clase de perjuicios. Si las necesidades de la guerra exigieron, como es fácil deducirlo del mismo memorial del reclamante, la traslacion del material rodante de Antofagasta al interior i mas tarde la suspension del tráfico cuando salia la espedicion para Quinteros, las consecuencias de esos actos, la paralización del comercio i los perjuicios que han emanado solo de un modo indirecto de aquellas medidas, no son imputables al belijerante que para su defensa se vió obligado a echar mano de ellas.

El uso de los ferrocarriles para las operaciones militares, o la paralización de su servicio a consecuencia de tales operaciones son perfectamente lícitos i autorizados por las leyes de la guerra. En el caso de que se trata no se puede poner en duda la necesidad urgente que obligó al Ejército del Gobierno a emprender la retirada i a disponer las medidas necesarias para evitar una inmediata persecucion. Gracias a la traslacion del material rodante, el cuerpo de ejército del coronel Cámus pudo internarse sin contratiempo en

territorio boliviano, i llegar intacto e ileso a esta ciudad. Si el ejército invasor hubiera podido disponer de los trenes i máquinas que la empresa acostumbraba tener en Antofagasta, no se habria retardado por varios dias la expedicion mandada por el coronel D. Jorje Boonen Rivera; i es seguro que la division Cámus habria sido alcanzada i obligada a presentar combate; i careciendo de los necesarios elementos, es mas que probable que hubiera sufrido un descalabro de funestas consecuencias para la causa que defendia.

He manifestado al tratar del punto A que la doctrina comun a todos los tratadistas del Derecho Internacional autoriza el uso i hasta la destruccion de los bienes de particulares siempre que asi lo exijan las necesidades imperiosas de la guerra. Cuando este uso o destruccion tiene lugar al frente del enemigo, como ocurrió en este caso, pues la retirada se verificó a la vez que la Escuadra penetraba en la bahia de Antofagasta, segun lo narra el mismo reclamante, la medida de salvacion adoptada no impone responsabilidad alguna. No pueden siquiera reclamarse los daños o perjuicios directos o inmediatos; mucho ménos aun podría exigirse indemnizacion por daños o perjuicios que solo remotamente han provenido de aquella medida. La paralizacion de los trabajos del ferrocarril de Uyuni puede equipararse al desmedro sufrido por el comercio a causa de la guerra. Cuando esta existe en un territorio, el movimiento comercial disminuye, los valores se abaten, los caminos se cierran i los medios de trasporte desaparecen o se paralizan. Consecuencias son éstas inevitables i desgraciadas del estado mismo de guerra, i como tales a nadie pueden achacarse. Hai que soportarlas como ántes lo he espresado, con la resignacion con que se sufre una plaga natural, como una inundacion o el incendio causado por un rayo.

D.—Perjuicios indirectos, o sea falta de utilidades que debió percibir la empresa del ferrocarril durante el tiempo en que permaneció suspendido el tráfico.

El primer defecto de esta parte de la reclamacion consiste en no haberse fijado de una manera exacta el monto de ella, apesar de lo dispuesto por el Reglamento. La determinacion de la suma

total que se indica en la parte manuscrita de la reclamacion es inadmisibile, porque está en contradiccion con lo espuesto en la parte impresa que es la única a que atribuye mérito al Reglamento, i porque el señalamiento de la cantidad de doscientos mil pesos por toda la reclamacion se ha hecho en globo, sin base fija, con cantidades heterojéneas como son los pesos chilenos i las monedas bolivianas, i es imposible de liquidar, pues no se indica cual parte de esa suma corresponde al capital i cual a los intereses.

Por lo demas, es perfectamente aplicable a esta partida, cualquiera que sea su monto, la doctrina de derecho que he espuesto con respecto a las partidas anteriores i que reproduzco en este lugar.

Pero hai todavía razones especiales para rechazar esta parte de la reclamacion. Se pretende cobrar al Gobierno de Chile a título de lucro cesante los perjuicios indirectos, o sea las cantidades que la empresa pudo ganar si la via hubiese estado espedita i el tráfico corriente durante todo el tiempo de la guerra. El Derecho Internacional no reconoce en los Gobiernos la obligacion de abonar esta clase de perjuicios. Hai sobre el particular precedentes mui conocidos i una uniformidad de doctrina que escluyen hasta la duda mas remota.

Sabido es que el Tribunal de Jinebra llamado en 1872 a juzgar las diferencias entre los Estados Unidos i la Gran Bretaña con motivo de la guerra de separacion, decidió por unanimidad que no podian tomarse en cuenta, para el efecto de indemnizarlos, los provechos eventuales, a causa de tratarse de cosas futuras e inciertas.

La misma regla adoptó el Kedive de Ejipto, con la aprobacion de las grandes potencias de Europa, como una base que debia respetar la Convencion mista encargada de fallar las reclamaciones que se orijinaron con motivo de las insurrecciones de 1882. «No daran lugar a indemnizacion, decia el art. 2.º del decreto de 13 de Enero de 1883, los perjuicios indirectos, las pérdidas de numerario» etc.

Calvo manifiesta con abundancia de razones la improcedencia del cobro de esta clase de perjuicios ante el Derecho Internacional. He citado sus propias palabras al contestar a reclamaciones análogas a la presente. Ahora me limito a indicar el lugar en que

puede consultarse su opinion en su obra *Le Droit International théorique et pratique*, que es el tomo IV, §. 2579.

Tratando Fiore de la reparacion de perjuicios a que, en casos mui determinados, están obligados los belijerantes, se espresa acerca de los perjuicios indirectos de la manera siguiente: «En todos las casos en que es admisible la accion de indemnizacion de perjuicios intentada por extranjeros, a ellos incumbe la prueba de la realidad del perjuicio que han experimentado. Debe en efecto, admitirse en principio que no pueden exigir una reparacion sino en los límites del perjuicio realmente sufrido, es decir, de aquel que ha sido la consecuencia directa de las deterioraciones de su propiedad, o que ha disminuido o entrabado el derecho de propiedad o el ejercicio de los derechos inherentes a la propiedad. No podrian ellos es-tender sus pretensiones hasta reclamar una reparacion en razon del provecho de que hayan sido privados, i que esperaban realizar por su industria o su comercio.» (Fiore *Nouveau Droit Int.* t. 3.)

Tal es la doctrina legal sostenida con rara uniformidad por todos los autores, i que ha servido de base a numerosos fallos pronun-ciados por tribunales análogos al presente. [Véase Wharton, *Inter-national Law Digest*, vol II, §. 247.]

Se pretende, sin embargo, que V. E. debe fallar esta reclama-cion, no en conformidad a los principios del Derecho Internacional i a las prácticas i jurisprudencia establecidas por otros tribunales de igual autoridad i prestigio, sino con arreglo a un precepto de la lei interna de Chile que se trata de hacer aplicable a este caso. Pe-ro, para sostener esa pretension se echa en olvido que la Con-venccion de 26 de Setiembre de 1893 fijó al Tribunal las bases a que debe ajustar sus fallos, que son precisamente el Derecho Interna-cional i los precedentes autorizados. Puedo asegurar a V. E. que despues de prolijo registro, no he encontrado antecedente alguno que abone esta reclamacion. La Alemania devolvió a las compa-ñías particulares los ferrocarriles franceses que ella usó durante la guerra de 1870, i ofreció indemnizarlas, o mas bien devolverles las utilidades que le habia producido su explotacion durante la ocupa-cion del territorio. Chile en la guerra del Pacífico, usó de todos los ferrocarriles que sus ejércitos encontraron a su paso, fueran

del Estado o de particulares, i ningun reclamo de indemnizacion le fué elevado por este motivo, i mucho ménos por razon de pérdidas indirectas o provechos eventuales dejados de percibir.

La lei chilena por otra parte, establece para el Gobierno la obligacion de indemnizar el uso de los ferrocarriles particulares en caso de guerra exterior o interior cuando toma i explota de su cuenta esos ferrocarriles. El caso actual es mui diverso. El Gobierno no ha tomado de su cuenta el ferrocarril de Antofagasta, i mucho ménos lo ha explotado. Lo único que há hecho es aprovecharse de él para sus operaciones militares, o imposibilitarlo durante algunos dias para que pudiese servir al enemigo como elemento de persecucion a sus tropas, o como medio de saber el plan de operaciones que debia mantenerse en reserva.

No hai, pues, razon para equiparar este caso con el previsto en el art. 52 de nuestra lei de ferrocarriles.

I para concluir este punto, no será demas llamar la atencion de V. E. al hecho de que el número de dias de suspension del tráfico ha sido aumentado por el reclamante, bajo el pretexto de que sus restablecimiento no se opera sino de una manera lenta e imperfecta. Esta razon es completamente fútil, i podria decirse retorciendo el argumento que tampoco se producen instantáneamente los efectos de la suspension del tráfico, i que demoran tanto en hacerse sentir, como demora en restablecerse el movimiento una vez que este comienza a efectuarse.

E.—Intereses del 6 % anual que tambien se cobra al Gobierno de Chile sobre el capital a que monta la indemnizacion.

Esta última partida de la reclamacion es tan inadmisibile, o mas que las anteriores. Para darle algun viso de justicia, supone el reclamante que las pretendidas deudas del Gobierno de Chile eran exigibles desde la fecha de los acontecimientos que las orijinaron. Sin embargo, es condicion para que una deuda se considere exigible que sea líquida; i espuesto está en el mismo memorial que la presente, léjos de serlo, necesita ser liquidada por un perito.

Por mi parte sostengo que el pago de intereses importa una indemnizacion por la mora en solucionar la obligacion contraida; i que no incurre en mora el deudor de cantidad líquida e incierta

como es la de que se trata. Aun siendo la deuda líquida i cierta, no existiría la mora a ménos de vencerse un plazo espresamente estipulado, o de haberse exigido el pago por medio de una reconvenccion judicial. Ninguno de estos requisitos concurre en el caso actual, de manera que el cobro de intereses no tiene base alguna en el derecho. V. E. se ha de servir declararlo en su oportunidad.

6 Existen todavia motivos especiales para hacer inaceptable en todas sus partes la reclamacion deducida en nombre de la sociedad *The Antofagasta and Bolivia Railway Co. Ltd.* Esta sociedad tiene su domicilio en Chile. Asi se deduce de la disposicion del art. 10 de la lei de 19 de Enero de 1884; bajo esa condicion se autorizó por el Gobierno de Chile la transferencia de derechos que le hizo la *Compañía Huanchaca de Bolivia*, segun consta del supremo decreto de 2 de Abril de 1889; i asi lo declara espresamente el memorialista al tratar acerca de la personalidad de la Compañía. Aparte de su domicilio, tiene en Chile todos sus bienes e intereses, i por la naturaleza misma del negocio, solo en este pais puede ejecutar sus transacciones i llevar a efecto la explotacion de su via férrea i cañeria de agua. Disfruta de singulares favores que le han sido otorgados por la lei chilena ántes citada i por varias otras.

En estas condiciones, la Compañía no tiene accion alguna que hacer valer en contra del Gobierno de Chile, por perjuicios sufridos durante la última guerra civil, segun las reglas jenerales i conocidas del Derecho Internacional.

La cuestion acerca del derecho que puedan tener los extranjeros para deducir reclamaciones por perjuicios orijinados de una guerra civil ocurrida en el pais en que residen o están domiciliados, ha sido estensamente dilucidada por los tratadistas del Derecho Internacional, arribando todos ellos a la conclusion de que tales reclamaciones son de todo punto inadmisibles.

Calvo (t. III, § 128c i siguientes) cree que conceder derecho a indemnizacion, importaria no solamente la creacion de un privilejio exorbitante i funesto, sino tambien un atentado indirecto a uno de los elementos constitutivos de la independencia de las naciones. Despues de un análisis detenido de la cuestion i del exámen de numerosos precedentes, llega a las siguientes conclusiones (§ 1297):

«1.º Que el principio de indemnización i de intervencion diplomática en favor de extranjeros por razon de perjuicios sufridos en los casos de guerra civil, no ha sido ni es admtdo por ninguna nacion de Europa o de América; 2.º Que los Gobiernos de las naciones poderosas que ejercen o imponen este pretendido derecho contra estados relativamente débiles cometen un abuso de poder i de fuerza que nada podria justificar i que es tan contrario a su propia lejislacion como a la práctica internacional i a las conveniencias políticas.»

Difficil será condenar con mayor enerjia el pretendido derecho de indemnizacion de perjuicios causados en guerra civil.

Fiore (*Nouveau Droit International public*, t. III, § 1779) establece como principios reguladores de esta materia: 1.º Que el Gobierno debe proteger en lo posible la vida i bienes de los extranjeros que residen en el pais; 2.º Que éstos, a su vez, deben estar preparados a soportar, como los nacionales, las calamidades públicas i los daños que puedan ser la consecuencia de los desórdenes intestinos i de la guerra civil; 3.º Que a los tribunales corresponde decidir, en conformidad a las leyes del pais, si la parte perjudicada puede ejercer una accion para obtener la reparacion del daño, i esto sin preocuparse de la nacionalidad de esta parte; 4.º Que la intervencion de los Gobiernos en tales casos para sustituir la accion diplomática a la accion ordinaria, debe ser considerada en principio como irregular, i justificable solamente cuando está limitada a la proteccion de los propios ciudadanos residentes en el pais para asegurarles todos los derechos i ventajas que las leyes territoriales garantizan a los nacionales; i 5.), por fin, que es equitativo indemnizar en lo posible los perjuicios causados por la guerra, aun cuando no haya accion alguna que deducir, sobre todo cuando los medios de ataque o defensa han sido excesivos e injustificables.

Estas conclusiones, a que Fiore arriba, manifiestan que a lo sumo puede concederse a los extranjeros lo mismo que podria otorgarse a los nacionales, con arreglo a las leyes del pais. Es, pues, claro que este autor no acepta las indemnizaciones obtenidas por la vía diplomática i otorgadas por tribunales de carácter internacional, cuando se trata de perjuicios que provienen de la guerra civil;

soportarlos es para los extranjeros una necesidad ineludible como lo es para los propios ciudadanos del país.

Tal es también la opinión de Bluntschli, que está condensada en el art. 380 bis de su *Derecho Internacional Codificado* i cuyos términos son los siguientes: «Los Estados no están obligados a acordar indemnizaciones por pérdidas o daños sufridos tanto por los extranjeros como por los nacionales, a consecuencia de perturbaciones interiores o de guerra civil.» Comentando este principio, i después de citar algunos precedentes, agrega que las potencias marítimas que han exigido estas indemnizaciones, han abusado de la superioridad de sus fuerzas.

La misma doctrina proclama el eminente profesor de Oxford William Edward Hall en su *A Treatise on International Law*, parte II, ch. IV, p. 219.

Wharton establece i prueba el principio de que un soberano no es ordinariamente responsable para con los extranjeros residentes por perjuicios recibidos en su territorio de la acción de beligerantes, o de insurjentes que no puede dominar, o que han sido reconocidos como beligerantes por la misma nación que pretende reclamar. [*International Law Digest*, vol. II, ch. IV.]

Lawrence [sur Wheaton] examina los precedentes establecidos por diversas potencias para manifestar su conformidad con la doctrina espuesta. [Tom. III, P. II, ch. II.]

Si tales son los principios del Derecho Internacional con respecto a los derechos i acciones que corresponden a los neutrales para ser indemnizados de los perjuicios sufridos a causa de la guerra civil que tiene lugar en el país de su residencia, es indudable que la Compañía reclamante, que ha sido objeto de especiales favores por parte del Gobierno de Chile, i que aquí tiene su domicilio legal, carece de todo derecho para pretender una indemnización que en casos análogos no ha sido otorgada todavía a los hijos del país. I téngase presente que al hacer su cobro, se ha olvidado de que a costa fiscal se hicieron reparaciones importantísimas en algunas de sus locomotoras i que otras fueron desembarcadas a costa del fisco chileno.

Siendo inaceptable la acción entablada por los motivos que dejo

espuestos, confío en que V. E., en caso de no dar lugar a las excepciones dilatorias aducidas por mi parte, se ha de servir rechazar la presente reclamacion.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Exmo. señor:

En virtud de la facultad que me otorga el artículo X del Reglamento de Procedimientos de V. E., voi a analizar i hacerme cargo brevemente de las excepciones que el señor agente de Chile se ha servido oponer a la reclamacion que ahora patrocino.

Esas excepciones son:

- 1 Ser inadmisibile el memorial número 100 por no haberse ajustado a la ritualidad establecida por V. E. en el citado Reglamento.
 - 2 Falta de personeria del señor Isaac de T. Pinto para asumir la representacion de la Compañía reclamante en todo, o a lo ménos en parte, de los puntos que comprende esta reclamacion.
 - 3 Falta de competencia en el Excmo. Tribunal para conocer i fallar la presente reclamacion; i
 - 4 En el fondo i en conformidad a las reglas de derecho, improcedencia del cobro en todos los puntos que comprende, i que el señor agente de Chile, examina separadamente.
- Seguiré este mismo órden de materias en mi réplica.

I

Se atribuye a este memorial haber infringido los artículos III, IV, VI, VII, VIII i IX del reglamento. Probaré que no existen semejantes infracciones. I aunque en realidad existieran, nada importaria, porque es mi ánimo, en uso de la facultad que me

confiere el artículo X del mismo Reglamento suplir con las declaraciones espresas, que hago en este escrito, la omision de requisitos en que hubiera podido incurrir el memorial, o rectificarlo en la parte que fuere necesario.

a) En el memorial pájinas 3 i 5 estan enumerados, con respecto al directorio, que es el representante legal de la Compañía reclamante, los datos personales que se exigen, i con respecto a la administracion del ferrocarril de Antofagasta, que seria la que pudiera haberla comprometido con sus actos, la estricta neutralidad a que se ajustó en ellos, durante la guerra civil de 1891.

En ninguna parte de la Convencion ni del Reglamento se requieren para las sociedades anónimas mayores datos que los que han consignado por su parte *The Antofagasta Chili & Bolivia Railway Company Ltd.* No existen, pues, las infracciones, que se aducen en los artículos III i IV.

b) Indirectamente se espresó en el exordio del memorial que el presente reclamo no habia sido presentado ante ningun otro tribunal. Si eso no basta, lo afirmo ahora directa i categóricamente.

c) El defensor del Gobierno de Chile encuentra vago el juramento. Vago es el cargo, porque no se espresa que es lo que se ha omitido en él. Ha sido prestado en la misma forma por todos los reclamantes. Basta la firma puesta al pié de un escrito para responder de todas las aseveraciones. Por lo demas ninguno de los hechos relatados ha sido contradicho; ni podrá serlo, por el señor ajente contrario. No hai, por lo tanto, a mi juicio, infraccion alguna del artículo IX.

d) Cree, por último, el señor ajente de Chile, que el memorial falta a los artículos II i VIII conjuntamente, en la parte en que exigen que sea impreso i que fije el monto de la reclamacion, por cuanto está manuscrito al final de ella que se estima en \$ 200,000. Nimio es el pecado i en ningun caso creo que él podria obstar a la admisibilidad del reclamo. No vale la pena discutir el punto; sobre todo cuando me acojo al derecho que me otorga el artículo X del Reglamento para suplir i enmendar, como ahora lo hago, cualquiera omision, si es que la hubo.

En mi entender no ha habido ninguna. Están determinados con

precision en moneda legal chilena i en pesos bolivianos los diversos valores a que ascienden los perjuicios en la línea férrea, en la cañería de agua i en la prolongacion de Uyuni a Oruro, con mas el interes del 6% anual hasta el día del pago, motivo por el cual no puede fijarse desde luego su monto.

Con respecto a la partida de indemnizacion, por el uso que hicieron del ferrocarril ámbos belijerantes, juzgó el mandatario de la Compañía mas equitativo, dejar su determinacion dentro de la manera concreta establecida por la ley de 6 de agosto de 1862, al exámen de los libros i cuenbras respectivas. ¿Hai indeterminacion en esta forma? solo seria aparente i del momento.

Con el propósito, segun lo espuso el reclamante, no de obtener una ganancia, sino de resarcirse en parte de los perjuicios sufridos durante la situacion extraordinaria que atravesó la República, i a fin de reducir a lo inevitable la cobranza se sometió a una liquidacion posterior a la sentencia.

Ya que el señor ajente de Chile tacha de irregular este procedimiento para cumplir estrictamente el art. VIII, en posesion de los números que arrojan los libros de la Compañía ferrocarrilera, fijaré, pues, desde luego el *quantum* de la reclamacion, sujeto a la ratificacion o enmiendas posteriores, que sean necesarias, i a la comprobacion de ellos por los medios de prueba indicados.

La ocupacion del ferrocarril i suspension del tráfico privando al dueño de todo producto i obligándole a soportar todos los gastos de sueldos, administracion etc. etc., le da derecho a reclamar segun uno de estos sistemas:

1) En conformidad a la base establecida por la lei chilena de Policia de Ferrocarriles, que es la que indica la Compañía inglesa, que se le abone el producto ordinario del ferrocarril durante los dias de la ocupacion, a razon del rendimiento medio en un dia i de esta manera no hai necesidad de considerar separadamente los gastos, puesto que del producto bruto salen tanto los gastos como los provechos. Esto es lo mas claro i lo mas equitativo; esto es tambien lo legal.

La produccion del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia ascendió durante el año de 1890 a \$ 2.726,447.59, correspondiendo segun

éstos a los 32 días, comprendidos entre el 16 de Marzo i el 10 de Abril i entre el 14 de Agosto al 19, inclusive, de 1891, \$ 239,030.72, que es lo que la Compañía reclamante, en la forma ántes espresada, ahora pide.

2) Subsidiariamente, si el señor ajente de Chile rechaza esta forma de indemnizacion, solicito del Excmo. Tribunal tenga a bien ordenar se le pague a la Compañía inglesa del ferrocarril de Antofagasta el interes de 6 % anual, durante los dias de la ocupacion sobre el capital de la empresa, mas los gastos de sueldos i administracion. Por si hubiese de acordarse esta forma de indemnizacion presento ante V. E. un inventario i avalúo de las propiedades, material rodante i existencias del ferrocarril en la fecha respectiva, 14 de Marzo de 1891, visado por el señor cónsul del Gobierno británico. El 6 % representa el mínimun de la expectation de los dueños del ferrocarril de Antofagasta, puesto que es el interes garantizado por el Gobierno de Chile sobre una parte del capital invertido en la obra. I a propósito de esta garantia es del caso espresar, ya que el señor ajente de Chile tiene a bien recordar los especiales favores que su Gobierno ha dispensado a la Compañía reclamante, que esta no ha abusado de esos favores sino que por el contrario ha cooperado bien i desinteresadamente al progreso i bienestar de la importantísima rejion que sirve. Ha podido en algunas ocasiones pedir el pago de esta garantia; pero ha preferido siempre renunciar a este derecho, confiando en que la buena armonia de relaciones con el Gobierno de Chile le produciria otro jénero de ventajas. Lo que ha sido un error segun parece, si se ha de juzgar por la manera como ha sido tratada en la época i en las consecuencias de la dolorosa guerra civil de 1891.

Bien merece a mi juicio, el ferrocarril de Antofagasta que se le abone cumplidamente el uso que durante ella hicieron de su línea, ámbos centendientes; uso que reportó sin duda indiscutible provecho a la República, evitándole mayores males. I bien merece tambien, por cierto, el ferrocarril de Antofagasta que se le indemnicen totalmente los perjuicios directos i las pérdidas efectivas que tuvo que sufrir en su línea, en su cañeria de agua i en su faena de prolongacion de Uyuni a Oruro, conforme han sido detallados.

Adúcese, en segundo lugar, como escepcion previa la falta de personeria en el señor Isaac de T. Pinto para representar a la Compañía reclamante.

a) Dícese que los arts. 75 a 80 de la *Antofagasta & Bolivia Railway Company. Ld.* solo dan facultad al directorio para delegar sus poderes, salvo los de tomar dinero en préstamos i pedir cuotas, en comisiones que consten del miembro o miembros de su cuerpo que juzgaren convenientes, no teniendo, en consecuencia, autorizacion para conferir poder a personas distintas de ella mismas ni menos para autorizar al mandatario a delegar ese poder.

Un exámen atento de los estatutos sociales, que en folleto impreso acompaña a este escrito, desvanecerá sin duda esta escepcion.

No son los arts. 75 a 80, citados de contrario, los únicos aplicables a este caso. El título relativo a los «Procedimientos de los Directores,» que comprende los antedichos artículos, está en estrecha relacion i complementa al otro de «Los poderes de los Directores» encerrados a su vez en los artículos 61 a 64. Segun estos, como facultad natural i legal de todo directorio i anexa a la administracion que le corresponde, tiene la de ejercer todos los poderes de la sociedad, que las leyes o los estatutos no le prohiban; entre los cuales no está, por cierto, el de defender los derechos de ella por todos los medios posibles. I especialmente en el artículo 62 inc. D, sin restringir de ningun modo estos poderes jenerales, se enumera el de «nombrar agentes para servicios permanentes, temporales o particulares». Si alguna duda cupiera de si tiene o no el directorio la facultad de otorgar poderes judiciales en virtud de la representacion jeneral que inviste, que para mi no cabe ninguna, ella desaparecería con esta cláusula espresa.

b) No firma el mandato todo el Directorio que es otro reparo que se le hace, porque, como se espresa al principio de él, una comision de su seno compuesta del vocal señor Underdown i del secretario señor Greville en representacion de la misma Compañía,

especialmente autorizados para ello, segun acuerdo que se le manifestó al notario, debia proceder a otorgarlo.

Con lo cual queda confirmado en la práctica lo espuesto en el párrafo (a) anterior i justificado porque no firman todos los directores.

c] No me esplico, por lo demas, como pueden producir duda razonable acerca de la lejitimidad de la representacion que asume el señor de T. Pinto, la circunstancia de haberle sido delegado el mandato, puesto que tenia facultad espresa para hacerlo por la *Compañia Huanchaca de Bolivia*, de la cual el señor de T. Pinto es el jereñte i la de no presentarse la escritura orijinal que está protocolizada en una notaria pública de Valparaiso. Si el señor ajente de Chile insiste en este punto nada será mas fácil que complacerlo, a fin de que practique un prolijo cotejo de ese documento.

Por fin, para el señor ajente de Chile, sino en el todo, subsidariamente en parte, por lo ménos, el señor Pinto no tiene derecho a ser oido. A su juicio no contiene el mandato la facultad de cobrar indemnizaciones por daños causados en la línea telegráfica, ni en los trabajos del ferro-carril de Uyuni a Oruro ni en la cañeria de agua potable.

Los perjuicios en la faena de prolongacion del ferrocarril de Uyuni a Oruro fueron totalmente «ocasionados por la suspension del tráfico a causa de la ocupacion de la línea por las operaciones de los belijerantes» segun la frase testual del poder, pues, a causa de ella fué imposible suministrar los materiales i los elementos de trasporte necesarios para la enrieladura, enripiadura i las demas operaciones de ese trabajo. Los términos del encargo se ajustan exactamente a la cosa reclamada.

Que el telégrafo esta comprendido en la espresion *línea o no férrea*, no cabe tampoco jénero alguno de duda. El telégrafo es inherente al ferrocarril; no puede concebirse este sin él.

Con interpretacion semejante, aunque un poco mas lapsa, es cierto, se podria decir igual cosa de la cañeria de agua pero no hai necesidad de ello, porque el mandato autoriza al mandante para cobrar los perjuicios ocasionados *en sus bienes*, uno de los cuales es esta tuberia del agua potable, a causa de la ocupacion de la línea

para las operaciones de los beligerantes, ocupacion que fué la que irrogó los daños que se cobran. Interpretando lealmente los términos del mandato yo encuentro evidente en él la intencion de comprender en la reclamacion todos los perjuicios en los bienes de la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta, la cual hablando de su línea los abraza todos, sin duda, moral i materialmente.

El Excmo. Tribunal se ha de servir, pues, desechar esta escepcion en todas sus partes.

III

Despues de la falta de personeria en el mandatario, opone el señor ajente de Chile como escepcion, la falta de personalidad en la Compañía reclamante. V. E., dice, ha recibido de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 solo jurisdiccion para fallar las reclamaciones deducidas por súbditos de Su Majestad Británica i una sociedad anónima, como lo es la reclamante, persona ficticia, no puede ser considerada con la calidad de súbdito, que corresponde únicamente a las personas naturales.

Sorprende, de pronto, esta escepcion por su novedad. Desgraciadamente, el señor ajente de Chile, a causa, segun lo espresa, de haber desarrollado latamente sus fundamentos en sus contestaciones anteriores, me priva del natural deseo de conocerlos i de examinarlos todos, con detencion.

Las personas en la lejislacion chilena, i en la universalidad de los paises, segun entiendo, se dividen en naturales i jurídicas o morales o ficticias, como tambien se denominan. Súbdito, en su escepcion etimológica i de derecho, es todo miembro reconocido de la asociacion civil que se llama Estado. La Constitucion o lei soberana de cada uno de ellos es la que otorga el derecho de formar parte de su seno. Reconocida la existencia legal de la sociedad como persona, quédale por este hecho reconocida tambien una nacionalidad que le es propia e inseparable. Los tratadistas mas distinguidos así lo establecen. No conozco casi escepciones. Calvo, en su *Dictionnaire de Droit International* (v. *status*) espresa: «Lo que se acaba de decir acerca del estatuto personal de un individuo, se

aplica igualmente al estado de las personas colectivas o jurídicas» reconocimiento explícito por lo tanto, del derecho que ellas tienen de ser consideradas como miembros de una determinada nación.

Surville & Arthuys, profesores de la Facultad de Derecho de Poitiers, *Droit International*. año 1890. Liv. 3. *Des Sociétés Commerciales*. paj. 485, dicen: «Admitimos ántes (núms. 134 i siguientes) que las personas morales creadas regularmente, en conformidad a las leyes de su país, tienen existencia que debe ser reconocida en todos los otros i combatimos la idea a este respecto de una lei territorial cuya autoridad se detuviera en su frontera. Este principio jeneral debe ser aplicado a las sociedades comerciales. En realidad, que se trate de una persona física o de una persona moral, importa poco: la existencia jurídica de una persona, cualquiera que sea, arranca siempre su oríjen de la lei.»

Estas palabras condensan el pensamiento dominante en la materia, i, haciendo gracia de otras citas al Excmo. Tribunal, séame, permitido únicamente, reproducir aquí el testo de las conclusiones relativas a este punto, acordadas en el Congreso Internacional celebrado en Paris en Agosto de 1889 i mandadas publicar por órden del Ministerio de Comercio, Industria i Colonias (Paris. *Arthur Rousseau*. 1890. Reproducido en el Vol. XII. 1890. paj. 95 de la *Revue de Droit International et de Legislation Comparée*.) Son las siguientes: «Art. 21. Toda sociedad tiene nacionalidad. La nacionalidad de una sociedad por acciones se determina por la lei del lugar donde haya sido constituida o donde haya fijado su asiento social.

El domicilio de una sociedad no puede estar sino en la nación donde haya sido constituida.»

Con estos antecedentes, que sirven tambien para responder a una segunda objecion del señor agente de Chile, de la cual me ocuparé en seguida, no veo como pueda afirmarse que no pueden ser súbditos de S. M. B. las compañías anónimas. Esa teoria es por demas avanzada. Estoy cierto de que no la tuvieron presente el Ejecutivo i el Congreso de Chile al ajustar el pacto de arbitraje, que, a haberla tenido, habrian eliminado, de una manera precisa, las reclamaciones que ya existian pendientes de diversas socieda-

des. Súbdito es la palabra que emplea en todas sus disposiciones el Tratado de Paz i Amistad de Gran Bretaña i Chile, para designar a las personas cuyo derecho amparan. No por eso, sin embargo, el Reino Unido de Gran Bretaña ni la República de Chile dejarán, creo, de considerar comprendidos en ese amparo a todos los súbditos de una i otra Nacion llámense personas naturales o ficticias.

La Convencion de Arbitraje de 4 de Enero de 1883 autorizó a reclamar tan solo a los súbditos de S. M. B. Ante la Comision Mista se dedujeron por diversas sociedades anónimas demandas de indemnizacion. No tengo noticia de que se opusiera la escepcion de falta de personalidad, por esa causa, ni mucho ménos de que se basara alguna declaracion de incompetencia del Honorable Tribunal de aquella época.

Pero, en el caso de la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta, un chileno, se dice, el señor don Melchor Concha i Toro es dueño de la séptima parte de los bienes de la Compañía reclamante i algunos de los otros socios pudieron tambien no ser ingleses i no se comprende cómo podrian ellos solicitar la intervencion de un Gobierno extranjero en su favor.

Primero una rectificacion: el memorandum de asociacion asigna al señor Concha i Toro una accion de 100 libras esterlinas entre 14,500 de que se compone la Compañía, segun el art. 5 i no la séptima parte de la sociedad. como erróneamente lo asevera el señor agente de Chile. El señor Concha i Toro, que organizó la sociedad en Lóndres, del ferrocarril de Antotagasta, a fin de gozar de los beneficios que acuerdan las leyes de 1862 i 1867, a siete individuos a lo ménos que se reunan, en un proyecto de Compañía, para estender el contrato social i registrarlo, lo firmó entre tanto se emitian las acciones en plaza. Posteriormente no conservó ninguna parte en ellas, ni siquiera la orijinariamente suscrita, como trámite de organizacion.

I, aunque hubiera suscrito algunas, eso no importa ni hace a la cuestion. ¿No recuerda el señor agente de Chile que es un principio de derecho universalmente reconocido, e incorporado en la lejislacion, que la sociedad es una persona distinta de los socios indivi-

dualmente considerados? Tiene, pues, *The Antofagasta (Chile) & Bolivia Railways Co. Limited*, en mi entender, su personalidad propia i la calidad de súbdito de S. M. B., que exige la Convencion para acojerse a la jurisdiccion especial de V. E.

Pero hai otra circunstancia, mas, en el caso de la reclamacion que ahora patrocino, dice el señor ajente de Chile que acarrea la incompetencia de V. E. para juzgarla.

Como la anterior, por desgracia, esta nueva causal de incompetencia está tan someramente tratada, que apenas si alcanzo a percibir los fundamentos de ella. Están enunciadas al final de la sec. núm. 3 i en la id. 6 del escrito que contesto, pero sin desarrollo alguno. Reservándome, por mi parte, tratar este punto, con la amplitud que merece, en el alegato, una vez que el señor ajente de Chile sea mas esplicito en su dúplica, voi por el momento a esponer la teoria de una manera jeneral.

La Compañía reclamante, dícese, como sucesora en los derechos i obligaciones de la de *Huanchaca de Bolivia* i de la de *Salitres i Ferrocarril de Antofagasta* está especialmente sujeta a lo dispuesto en el artículo 10 de la lei chilena de 19 de Enero de 1884, que autorizó la prolongacion de la línea férrea con direccion a Bolivia, i a lo dispuesto en la lei jeneral para todas las concesiones de obras que han de ejecutarse en Chile, de fecha 28 de Agosto de 1886. Ambas disponen sustancialmente que la compañía o personas concesionarias, han de considerarse precisamente como domiciliadas en Chile i quedan en todo caso sometidas exclusivamente a las autoridades i leyes de la República. Así es, en verdad, i la Compañía reclamante se habia anticipado, preciso es confesarlo a citar estas disposiciones entre las de su oríjen. Que *pacta dant legem contractantibus* tambien lo reconozco: nuestra diverjencia empieza en la interpretacion de tales pactos

El artículo 10 de la lei de concesion a la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta, de 17 de Enero de 1884 i el artículo único de la lei jeneral de 28 de Agosto, citada, consideran a los concesionarios de obras públicas, personas naturales o jurídicas, i a todos aquellos a quienes traspasan sus derechos, aunque sean estranjeros que residen en Chile, como domiciliados en la Repú-

blica, i sujetos a las leyes del pais como si fueran chilenos para la resolucion de todas las cuestiones que se suscitaren con motivo de la obra.

Para el señor ajente de Chile esta disposicion no tiene otro alcance i significado sino el propósito de eliminar en absoluto toda reclamacion diplomática por parte de la Compañía i el de someterla esclusivamente a la jurisdiccion de los tribunales de Chile i V. E. que forma un tribunal de escepcion que no es una autoridad de la República i que no está llamado a juzgar por las leyes internas del pais, sino en cuanto sean aplicables con arreglo a los principios del Derecho Internacional, no puede conocer de la presente reclamacion i debe en consecuencia, V. E., segun se solicita de contrario, declararse incompetente.

¿Tiene la disposicion trascrita el alcance que se le atribuye? ¿Es efectivo Excmo. señor, que V. E. no es una autoridad de la República?

Responderé brevemente a una i otra pregunta.

Es extraño que el señor ajente de Chile dé a la lei de 1886, reproduccion mas amplia i mas esplicada del artículo 16 del Código Civil, el alcance que le da. Echa, así, por completo, en olvido el sabio i liberal sistema del Derecho Internacional Privado que rije en Chile. Las leyes chilenas alcanzan a todos los bienes situados en Chile, conforme al artículo 16 del Código Civil aunque sus dueños sean extranjeros i no residan en Chile.

En mensaje, con que fué presentado el proyecto i el voto esplícito con que lo acogió el Congreso (*Boletín de Sesiones Ordinarias de la Cámara de Diputados de 1886*, página 352) prueban sin lugar a duda que la lei de 1886 no introduce innovacion alguna en la condicion de los extranjeros aquí. En la discusion, el diputado señor Zegers se espresó en esta forma: «Deseo solamente decir que en Chile ha rejido siempre el precepto que consigna este proyecto de lei. Esta es la doctrina del Código Civil.» Despues de manifestar idéntica opinion varios otros señores diputados, se acordó, por asentimiento unánime, consignarla en el acta como opinion de la Cámara misma. Es esta, pues, la interpretacion jenuina que le da el propio lejislador.

Ahora bien, ¿este domicilio real, asiento de las propiedades negocios de un individuo, establecido por la lei i por pactos expresos, en el presente caso, altera la nacionalidad de él?

Que son cosas bien diversas la nacionalidad i el domicilio, no necesito recordarlo siquiera a V. E. i al señor agente de Chile. La nacionalidad lleva consigo lo que se denomina estatuto personal, que no se aparta del individuo. El estatuto real o territorial, es el que se deriva del domicilio, para la persona i para los bienes, sujetándolos a las leyes del lugar. Para no citar sino una autoridad, Bluntschli, art. 367, *Droit International Codifié*, dice: «Es posible que una persona tenga su domicilio fijo en un Estado i esté allí establecida, sin adquirir por esto la nacionalidad, o que una persona tenga o administre propiedades raíces en una nacion sin hacerse ciudadano de ella».

En el II quedó probado, a mi juicio, que *Antofagasta & Bolivia Railway Co. Ltd.*, tenía una nacionalidad i ésta era la inglesa. Siendo así, nada importa, pues, que tenga domicilio real, por estar alguna parte de sus bienes situados en Chile. Estos están sujetos a las leyes chilenas; pero ello de ninguna manera implica la pérdida de su nacionalidad, ni, por lo tanto, de los derechos personales de la Compañía propietaria de ellos.

Ahora bien, entre éstos, está el de acogerse a la jurisdiccion especial i de escepcion, como la llama el señor agente de Chile, de V. E., para presentarle su reclamacion de indemnidad. I aquí es del caso contestar a la segunda de las cuestiones del señor agente. ¿Es exacto que V. E. no es una autoridad de la República? El interes de su defensa ha llevado al señor agente a hacer una aseveracion imposible, a sentar un principio absurdo. Tentado me encuentro, por mi parte, a protestar de él en nombre de la República misma. Las naciones extranjeras, dice Bello (páj. 94, edicion oficial, 1886) no tienen facultad para instituir dentro de un Estado, tribunal o judicatura de ninguna clase sino es que el soberano de ese territorio se la haya conferido.

La Corte Suprema de la Confederacion Americana en sentencia de 1812 [citada por Bello, *ibidem*] declara que «la jurisdiccion del Estado en su territorio es necesariamente esclusiva i absoluta i no

susceptible de ninguna limitacion que no se imponga él mismo; que toda restriccion a que se intentase someterla, menoscabaria por lo tanto en este punto su poder soberano para trasladarlo al Estado de que emanase la restriccion; i que por consiguiente, todo lo que limita esa plenitud de jurisdiccion dentro del territorio, debe rastrearse al consentimiento de la nacion misma i no puede derivarse de otra fuente lejítima».

El espresar como lo hace la defensa que el Tribunal Arbitral que forma V. E. no es una autoridad de la República es suponer que la jurisdiccion soberana dé ella ha tolerado una restriccion no voluntaria i como esto es imposible suponer, es necesario rastrear el oríjen de ella, como dice la Suprema Corte Americana, de la única fuente lejítima, la nacion misma.

El Excmo. Tribunal solo tiene la jurisdiccion que le otorgan las partes, Chile i Gran Bretaña. I el oríjen de esta delegacion de jurisdiccion se encuentra en el pacto-lei de Amistad, Comercio i Navegacion de 30 de Noviembre de 1854 que contempla ya en el inciso 2 de su artículo 17 el nombramiento de árbitros para la solucion de las reclamaciones deducidas por las causas que enumera, por súbditos de una i otra nacion.

Es pues un error a mi juicio, decir que V. E. no es una autoridad de la República; no podria dejar de serlo sino con desmedro de su soberania i eso nadie puede pensarlo.

Resumiendo, debemos sacar de lo espuesto la conclusion siguiente: establecido como está, que *The Antofagasta (Chile) & Bolivia Railways Co. Ltd.* es una persona moral, a la cual comprende la espresion «súbdito de S. M. B.»; que el domicilio real que le corresponde para sus negocios de Chile no altera su estado o personeria; que ni la lei de su concesion ni la jeneral de 1886, que le es aplicable, modifican ni pueden modificar en nada este estado; i por fin, que V. E. como autoridad de la República, con jurisdiccion especial conferida por ella misma, está llamada a conocer de las reclamaciones que tengan su oríjen en actos u operaciones de la guerra civil chilena en 1891, en la cual está basada la presente, se desprende de todo ello que V. E. es competente para juzgarla.

Si alguna duda quedara, de que la escepcion previa de incompe-

tencia, a causa de tener la Compañía reclamante su domicilio en Chile, que ha opuesto el señor agente contrario, debe ser desechada, ella se desvanecerá, estoy cierto, con la citacion que haré de una opinion nada sospechosa, en mi favor, i, que sin duda debe formar jurisprudencia. Es la opinion que ha sostenido la República de Chile en un caso completamente idéntico.

Sabe V. E. que el artículo 1 de la Convencion de Arbitraje entre Gran Bretaña i Chile de 1894 es la reproduccion exacta del artículo 1 de la Convencion entre los mismos paises en 1883. Hai lijeros cambios de redaccion: se puede afirmar que son sustancialmente iguales. Pues bien, examinando dicho artículo 1 de la Convencion de 1893, el notable jurisconsulto don J. Eujenio Vergara, que llevaba la voz de Chile, siendo agente de su Gobierno, ante las Comisiones Mistas Internacionales, en el memorandum presentado a ellas, sobre el domicilio i sus efectos, páj. 33 i siguientes, expresa: «De la combinacion del artículo 1 con el preámbulo de la Convencion solo resulta..... que la escepcion del domicilio solo queda virtualmente escludida como escepcion prévia, bajo este doble aspecto: de falta de *status* o personeria del reclamante, o de incompetencia del Tribunal Arbitral para admitir una reclamacion i conocer de ella», arribando en seguida a la conclusion de que puede oponerse, a su juicio, el efecto del domicilio como escepcion perentoria en conformidad a la influencia de derecho que produzca, segun los casos.

El señor agente de Chile lo opone actualmente como escepcion prévia de falta de personeria en el reclamante i de incompetencia en V. E., doble carácter en el cual el Gobierno de Chile sostenia en 1883 que no podia ser alegado.

Para pedir que se deseche esa escepcion no tengo sino que remitir al Excelentísimo Tribunal i al señor agente de Chile, pidiéndoles excusas por no reproducir otras citas del mismo autor, que serian abundantísimas, al antedicho memorandum en la parte recordada, que sirve de fuente segura de jurisprudencia.

IV

Ligerísimamente, no siendo aun, a mi juicio, llegado el momento de dar desarrollo al exámen de los hechos que constituyen el fondo mismo de la reclamacion, voi a hacer algunas observaciones sobre la parte en que de ellos trata la defensa.

Desde luego, debo confirmar, brevisísimamente que sea, la teoria jeneral de derecho en que se basa la reclamacion, ya que es desconocida en todas sus partes, casi, por el señor ajente de Chile.

Innumerables son las citas de los tratadistas que podria acumular, reconociendo el derecho de los belijerantes para hacer uso de los ferrocarriles, aun de los de propiedad particular, pero imponiéndoles al mismo tiempo el deber de indemnizarlos. Básteme, sin embargo, por ahora, apoyarme solo en las autoridades que contienen las codificaciones, por decirlo así, de este principio universal.

El Congreso Internacional de Bruselas que se reunió en Julio de 1874 a invitacion de Su Majestad el Emperador de Rusia i estando representadas todas las potencias europeas, estableció entre sus «declaraciones internacionales sobre las leyes i usos de la guerra» la siguiente: «Artículo 6. El ejército que ocupa un territorio no podrá apoderarse sino del numerario, los efectos públicos i los valores exigibles de propiedad del Estado, de los depósitos de armas, medios de trasporte, provisiones, i, en jeneral, de toda propiedad mobiliaria del Estado que pueda servir para las operaciones de la guerra».

El material de los caminos de fierro, los telégrafos de tierra, los vapores i otras naves fuera de los casos rejidos por lei marítima, del mismo modo que los depósitos de armas i en jeneral, toda especie de municiones de guerra, aunque pertenezcan a sociedades o a personas privadas, sirven igualmente de medios para las operaciones de la guerra i pueden, por lo tanto, no dejarse a la disposicion del enemigo. El material de los caminos de fierro, los telégrafos de tierra, vapores i las otras naves antedichas seran restituidas, arreglándose las indemnizaciones en el momento de la paz».

Igual principio, i casi exactamente en iguales términos, por lo cual me escuso de reproducirlo, sienta Bluntschli *Derecho Internacional Codificado*, artículo 645 bis.

El señor ajente de Chile cita el *Manual de Leyes de la Guerra* publicado por el *Instituto de Derecho Internacional* en Oxford 1880, artículo 51, a fin de probar que está autorizada la destruccion de ferrocarriles i telégrafos pertenecientes a particulares cuando las necesidades de la guerra así lo exigen, bastando en tal caso devolver estas obras al tiempo de celebrarse la paz en el estado en que se encuentren.

No hai tal, Excmo. Señor, es un error, sin duda involuntario de la cita. Salta a la vista en el acto que el referido artículo 51 que dice lo que el señor ejente quiere probar está colocado en el capítulo C. Seccion A., de las *propiedades públicas*. Si el señor ajente hubiera seguido leyendo en la Seccion B., de la *propiedad privada*, habría visto que si un belijerante está autorizado para ocupar los ferrocarriles particulares, no está sin embargo autorizado para destruirlos, i en todo caso está, sí, obligado a indemnizacion completa. Dice, en efecto, el artículo 55 (no el 51): «El ocupante puede apoderarse de los medios de trasporte (ferrocarriles, naves, etc.), de los telégrafos, los depósitos de armas i municiones de guerra, aunque pertenezcan a sociedades o a particulares; pero deben restituirse en cuanto sea posible i las indemnizaciones deben ser ajustadas al celebrarse la paz.» El ocupante puede, pues, tomar los ferrocarriles: no está autorizado para destruirlos, por el *Manual de Oxford*, en el cual se apoya el señor ajente.

Pero, se dirá, este principio se altera en caso de guerra civil. La propiedad de los ferrocarriles debe respetarse i su uso indemnizarse en guerra internacional; en guerras intestinas, sin embargo, por este solo hecho cambian las cosas i la naturaleza de la propiedad es otra i por ese solo hecho el Estado, o mas propriamente, ámbas autoridades opuestas, pueden usar i disponer de las propiedades particulares a su regalada gana i sin responsabilidad de ninguna clase. El señor ajente de Chile para sostener esta teoria cita especialmente el artículo 380 bis del *Derecho Internacional Codificado*

de Bluntschli. Dice este eminente autor que «los Estados no están obligados a acordar indemnizaciones por pérdidas i daños sufridos tanto por los extranjeros como por los nacionales, a consecuencia de perturbaciones interiores o de guerra civil.»

Llegará el momento de analizar en toda su estension esta regla. Ella no puede modificar en ningun caso los principios especiales de derecho que rijen para las personas i bienes de los neutrales i que les otorgan indemnizacion, a veces, conforme a las leyes de la guerra por los actos que con violacion de ellas les irrogan perjuicios. Semejante regla importa tan solo un límite a las reclamaciones de extranjeros que pretenderian hacer responsables al Estado de su residencia de actos que, a las veces tambien, no son sinó delitos de los hombres.

En los sucesos frecuentes de una guerra civil, de ordinario tumultos populares o asonadas, atentados dinamiteros o como se las llame, ninguna responsabilidad le cabe a la nacion, por hechos de los particulares, i aun hasta de los empleados, que sin orden ni aprobacion de las autoridades que representan al Estado, infieren daños o injurias a otra persona, sea ésta nacional o extranjera. No así, sin embargo, por los actos del Estado mismo, que obra por medio de los funcionarios que constitucionalmente, o en circunstancias extraordinarias, segun las reglas del Derecho Internacional, lo representan. Este, que es el verdadero principio, ha sido reconocido, como no habria podido dejar de serlo, en diversas ocasiones por el Gobierno de Chile. En nota de 28 de Mayo de 1861 su ministro de Relaciones Exteriores, contestando al señor encargado de negocios de S. M. B. acerca de la indemnizacion de perjuicios reclamada por varios súbditos británicos a consecuencia del motin de Valparaiso de 28 de Febrero de 1859, le dice testualmente lo que sigue: «Ante todo conviene tener presente que no se trata de actos del Estado. Estos le ligan sin duda i, si con ellos causare perjuicios, obligacion tiene de repararlos; mas en el caso que nos ocupa, ni el Estado ha tenido parte en la ejecucion de los hechos. ni se han ejecutado por su orden. . . si así hubiera sucedido, por mas doloroso que me fuese hallar a mi pais culpable de un abuso, no habria dejado de mostrarme solícito en dar la debida satisfaccion

i en conceder la indemnizacion competente, porque esa conducta es la mas digna i honrosa para un Estado i la mas conforme a su verdadera conveniencia.» Cámbiese la palabra *abuso* por *cualquier acto que le comprometa* i se tendrá completamente la aplicacion de la teoria por mí sostenida, al caso de la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta. ¿Por qué, entónces, despues de haberse apropiado en dos ocasiones, durante la guerra de 1891, de la línea férrea i de haberle causado daños en ella por orden de su Gobierno, no habria de otorgar la República de Chile a la Compañía reclamante la competente indemnizacion, cuando esta norma de conducta es la mas digna i honrosa para un Estado i la mas conforme a su propia conveniencia?

A ella, conforme a estos principios i conforme a sus tradiciones ajustó tambien sus actos el Gobierno de Chile, despues del triunfo de la revolucion de 1891. No reconoció, por cierto, responsabilidad alguna a la nacion en los daños inferidos por hechos casuales por que eran la consecuencia forzosa de las operaciones de la guerra. tumultos o saqueos, por huelgas, bombardeos e incendios; pero, si aceptó e indemnizó cumplidamente las requisiciones i perjuicios causados a buques de comercio por las autoridades locales del Gobierno del señor Balmaceda, como en los casos del vapor *Romulus* i de la barca *Valeria*, *Aino* i algunas otras de igual naturaleza. Fúndanse estos decretos, siempre, en que las autoridades de Santiago aceptaron la responsabilidad de los actos que ocasionaron tales perjuicios. Pues bien, ¿qué diferencia hai, entónces, entre estos casos i el del comandante jeneral de armas de Antofagasta, que por orden espresa de S. E. el Presidente de la República manda al señor administrador del Ferrocarril poner a su disposicion todo el material rodante a su cargo, en la intelijencia que el Supremo Gobierno abonará todos los perjuicios que pudieran resultarle a la empresa con esta medida? La nota en que eso se dice corre agregada al memorial, entre los documentos. Corresponde, por lo tanto, al Gobierno de Chile en ésta, como en las otras ocasiones, seguir la misma línea de conducta respetando sus compromisos formalmente aceptados.

Pero, quiero suponer que la regla en que se apoya el señor

ajente de Chile, condensada en el artículo 380 del *Droit International Codifié*, tuviera toda la estension que se le da.

I aun así, habria en este caso pactos espresos entre Gran Bretaña i Chile que vendrian a modificar la regla jeneral. Los tratados, se sabe, forman el Derecho de Jentes, convencional o positivo. V. E. tiene como base primera para sus fallos el Derecho Internacional. Casi único principio no discutido en él, es la fuerza absolutamente obligatoria de los convenios correctamente ajustados entre las naciones. Uno de éstos es el Tratado de Amistad Comercio i Navegacion entre la República de Chile i el Reino Unido de Gran Bretaña. Este debe servir de regla segura a V. E.

Ahora bien, el artículo 17 inciso 2 de él, establece que «en caso de que las propiedades de un ciudadano o súbdito de cualquiera parte contratante, residente en los territorios de la otra fuesen tomadas, usadas o menoscabadas por las autoridades lejitimas de ese pais, para un uso de interes público, se concederá al dueño de la propiedad, por el Gobierno del pais en que la medida se tomare, una justa i completa indemnizacion o compensacion.» Un tribunal arbitral, V. E. en este caso, deberá fijar la indemnizacion si no se pudiera hacer esto amigablemente.

La parte final del inciso 1 del artículo II de dicho tratado, agrega todavia que los ciudadanos de ámbas partes contratantes «gozarán de la misma proteccion i seguridad, en sus personas i propiedades i en el ejercicio de su industria i comercio, que la que gozaren los ciudadanos o súbditos naturales, segun las leyes de los respectivos paises.»

¿Podria, con esto, dudarse de que son aplicables a las personas i propiedades inglesas, las mismas leyes i los principios de derecho que dan garantía a las personas i propiedades chilenas en caso de guerra interior o conmocion interna?

Pues bien, no es, por lo tanto, insólita la pretension de la Compañía reclamante para que se regule la indemnizacion que se le debe, en conformidad a la lei chilena de ferrocarriles. Esa pretension está fundada en un pacto espreso, i nada mejor que los tratados pueden constituir como reglas ciertas de Derecho Internacional positivo la norma de los juzgamientos de V. E.

De manera, pues, que la aplicabilidad del artículo 62 de la lei de policía de los ferrocarriles de Chile, para las empresas de ferrocarriles ingleses con domicilio en Chile, queda estatuida en un convenio esplicito. No puede, de consiguiente, ser tachada de estraña a V. E.

Establecido, como lo dejo, que *The Antofagasta [Chili] & Bolivia Co. Ld.* es súbdito ingles, las cláusulas del tratado de paz citado le amparan i por lo tanto se le debe indemnizacion por la ocupacion i perjuicios de su via i esta indemnizacion se ha de regular en conformidad a la lei chilena.

I no se diga, como lo hace el señor ajente de Chile, que la disposicion en que la Compañía reclamante se apoya no es aplicable a este caso, porque «el Gobierno tiene obligacion de indemnizar el uso de los ferrocarriles particulares en caso de guerra interior o exterior cuando toma i explota por su cuenta esos ferrocarriles.» .

Expresada la idea en esta forma cambia completamente el sentido de la lei. Esta no habla de explotacion; dice tan solo que el Gobierno puede *tomar de su cuenta el uso* de los ferrocarriles particulares, indemnizando al dueño. Es o nó tomar de su cuenta el uso de los ferrocarriles el decretar ponerlos totalmente a disposicion de la Comandancia Jeneral de Armas o el decretar su suspension total por varios dias? Esas fueron las órdenes dadas al administrador, por el comandante de armas, señor Silva, primero, i por el intendente señor Walker, despues. Usar, segun el *Diccionario de la lengua castellana*, es «valerse de alguna cosa, haciéndola servir para algun ministerio.» Segun el mismo *Diccionario*, explotar es «sacar utilidad de un negocio en provecho propio.» Vé, V. E., la diferencia. La lei no exige que haya habido provecho; tan solo el uso obliga a la indemnizacion.

Pero, en ningun caso, estaria el Gobierno de Chile, agrega el señor ajente, obligado a pagar las cantidades que se reclaman.

a) La que proceda de los perjuicios causados por destruccion en la línea férrea, ascendente a \$ 7,055, moneda chilena, no es indemnizable se dice, porque suponiendo cierta esa destruccion, habria sido exijida por una imperiosa necesidad de guerra: la de proteger la retirada del coronel Camus, i en estas condiciones no

traen para el Estado, en cuyo nombre se ejecutan, responsabilidad alguna.

Apoya esta teoría el señor ajente con la autoridad de diversos tratadistas, de los cuales solo el *Manual de leyes de la guerra de Oxford*, que ya hemos examinado, se refiere al caso especial de ferrocarriles. Los otros sientan reglas jenerales inaplicables al presente caso.

Ya hemos visto que el *Manual de Oxford* en cuyo artículo 51, que se refiere a las propiedades públicas o de la nacion, se funda el señor ajente, sin duda por error, no autoriza, sin embargo, en su artículo 55, que se refiere a las propiedades particulares, como es el ferrocarril de la sociedad reclamante, sino tan solo el uso de ellos. Lo mismo debe decirse de la declaracion del Congreso de Bruselas artículo 6, i de *Bluntschli* artículo 645 bis. Todas estas autoridades, suficientes por sí solas, a mi juicio, para formar jurisprudencia internacional, prescriben ademas por ese uso una completa indemnizacion para el dueño de la vía férrea.

Por otra parte, aunque así no fuera, ¿es efectivo que la medida de la destruccion de la línea estaba autorizada por una imperiosa necesidad de guerra? No, puesto que por orden espresa de S. E. el Presidente de la República todo el material rodante del ferrocarril habia sido internado sin dejar en el puerto de Antofagasta otra cosa que dos máquinas, una pequeña remolcadora en buen estado, i la otra inservible. ¿Podria el ejército constitucional con estos elementos perseguir a la division del señor coronel Camus? ¿Tenia éste necesidad de destruir la línea para efectuar tranquilo su retirada? Escuso la respuesta.

I ya que recuerdo en este punto, la orden espresa de S. E. el Presidente de la República, contenida en el telegrama que en recorte del diario *La Patria* de Iquique acompaña el reclamante, debo tomar en cuenta la protesta que a este respecto hace el señor ajente.

La nota del comandante jeneral de armas de Antofagasta, número 121, de fecha 14 de Marzo, que obra entre los documentos principia así: «Número 121. Visto el telegrama de S. E. el Presi-

dente de la República de fecha de ayer, decreto: El administrador del ferrocarril de Antofagasta, pondrá a disposicion de esta Comandancia Jeneral todo el material rodante del ferrocarril de su cargo, en la intelijencia que el Supremo Gobierno abonará todos los perjuicios.» etc. etc. Pues bien la congruencia de la fecha del decreto i telegrama, de los términos que en uno i otro se emplean i hasta la habilidad militar que revela ese plan de la cual siempre dió pruebas el Presidente señor Balmaceda, dan a esa pieza todos los caractéres de autenticidad. Se ha ofrecido ademas por la Compañía reclamante la verificacion de ella, en caso de ser posible, i nada tiene de estraño por lo tanto, que se use desde luego como antecedente probatorio de cierta fuerza.

No me esplico, por otra parte, qué es lo que encuentra de repugnante i salvaje el señor ajente de Chile en las medidas de hostilidad contra el enemigo, aconsejadas por el Presidente señor Balmaceda.

Seguramente él habria bebido en las mismas fuentes del Derecho Internacional que se citan en la defensa i el merodeo [no encuentro la palabra saqueo] para destruir los recursos del partido contrario lo hallo espresamente autorizado en Kluber, seccion 262, citada en la contestacion. O se aceptan, pues, todas las consecuencias del principio que allí se establece, o no se aduce él como argumento en contra de la reclamacion.

b) La destruccion de varios materiales i de parte de la obra de tubería de agua entre San Pedro i Antofagasta fué ejecutada por las tropas del señor coronel Camus en su retirada, por orden de los jefes i con el mismo fin, seguramente, con que se destruia parte de la línea: es de impedir la persecucion de ellos por el ejército invasor. La tubería de agua es una obra anexa a la línea férrea, forma, se puede decir, parte de ella. Imposibilitando su uso, se imposibilita el servicio del ferrocarril que no tiene otra parte de dónde sacar el agua necesaria en largos trechos de la vía. Inutilizada se quitaba, ademas, un elemento indispensable al enemigo para proseguir su marcha, teniendo que retardarla para proveerse de él. La retirada quedaba, así, protejida. Hacer eso, era, por parte del señor

coronel Camus cumplir las órdenes del Presidente de la República de «destrozar la línea en algunos puntos» i de «disponer las cosas de modo que no pudiera ser seguido al interior.»

Tiene tambien, con esto, hecha su defensa el señor ajente de Chile; pero, le serian tambien aplicables a ella, de mi lado, todas las consideraciones anteriormente hechas.

c) Las partidas de cobro por perjuicios en la prolongacion de la línea de Uyuni a Oruro i por falta de utilidad que debió percibir la empresa durante la suspension del tráfico son consideradas tambien como indebidas por el señor ajente de Chile, a causa de considerarlos como indirectos e indemnizables, segun los precedentes i autoridades que cita.

Son perfectamente aplicables a estas partidas todas las razones de fondo deducidas de las reglas de *Derecho Internacional Jeneral* i del *Derecho Internacional Positivo*, en Chile, por decirlo así, que he espuesto en la parte principal de este escrito i que doi reproducidas aquí.

No necesita este punto mayor exámen. No son perjuicios indirectos, sino mui directos, los que se producen en una empresa de esta clase, por la cesacion de toda ganancia o pago por trasportes i sin otras fuentes de entrada i la continuacion, entre tanto, de sueldos de empleados i operarios i gastos jenerales de toda faena. ¿A qué quedaria reducido, pregunto yo, a mi vez, el derecho de indemnizacion que otorgan a los particulares los principios abstractos i en este caso hasta las estipulaciones espresas, por el uso de sus ferrocarriles, con la teoría contraria? Si los perjuicios directos por destruccion, se escusan por las necesidades de la guerra, mas o menos justificadas mas o menos imperiosas, i si a todo esto se le considera indirecto i, por lo tanto, no indemnizable? qué se pagará en definitiva, por el uso i ocupacion de la vía? Espero la respuesta del señor ajente.

d) Tan inadmisibile, o mas que las anteriores, considera la defensa, la partida de cobro de intereses. I aquí el señor ajente aplica las reglas del derecho civil que en otra ocasion denuncia i censura a la Compañía reclamante el pretender aplicar. Si esta cobra intereses en su memorial, es fundada en la equidad, primero,

en el artículo 60, en seguida, del *Manual de Oxford*, tantas veces citado, que ordena pagar al contado las prestaciones de especies, a las cuales equivale el uso de un ferrocarril, o si no constatarlos por recibos, sumas que han de ganar, por lo tanto, interes; en los precedentes establecidos en varias sentencias de las comisiones mistas internacionales que funcionaron en Chile en 1883-1885; i, por fin, en que a ellos parece haberse ajustado el Reglamento de V. E. ordenando al reclamante que haga distincion entre *capital e intereses* lo que importa la autorizacion de cobrarlos, cuando la base de la reclamacion sea considerada justa i aceptable por el Exmo. Tribunal.

Para concluir me queda solo que afirmar que no es exacto que a costa fiscal se hayan hecho reparaciones importantísimas en algunas de sus locomotoras i que otras fueran desembarcadas, tambien, a costa del fisco chileno. Fueron operarios de la Compañía, i por su sola cuenta, los que ejecutaron esos trabajos. La Compañía reclamante no ha obtenido otro beneficio del Gobierno de Chile que el reconocimiento otorgado en sus leyes a la trasferencia de la concesion que se le hizo. En cambio, trayendo al seno de la República el capital extranjero *The Antofagasta (Chile) & Bolivia Railway Co. Limited* ha construido una costosísima vía de suma importancia internacional i comercial i que desde uno i otro aspecto importa para Chile beneficios incalculables.

V. E., lo espero, ha de aceptar la reclamacion de la Compañía de ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, contenida en el memorial número 100 i completada en la forma en que ahora lo hago, ordenando abonarle, en definitiva, las indemnizaciones que cobra.

I. DE T. PINTO.

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Don Isaac de T. Pinto ha replicado en la reclamacion número 100 que presentó a nombre de la sociedad *The Antofagasta and Bolivia Railway C.º*

Cúmpleme, como ajente del Gobierno de Chile, responder a ese escrito con la presente dúplica.

Las observaciones que hice en la contestacion con respecto a la forma irregular del memorial son la materia del primer capítulo de la réplica. El mandatario de la Compañía reclamante cree que muchas de las irregularidades mencionadas no han existido; que otras son de carácter demasiado nimio para que valga la pena de ocuparse de ellas; i que las demas son subsanadas en el escrito de réplica, en uso del derecho que para suplir i enmendar el memorial otorga el artículo X del Reglamento.

La primera de estas esplicaciones versa sobre un punto de hecho facilísimo de comprobar. V. E. puede ver en el mismo escrito objetado si existen o nó los datos cuya falta hice notar. Dejo tambien entregada a la resolucion de V. E. la cuestion acerca del derecho que se arroga una de las partes para calificar de nimias las prescripciones reglamentarias que ha infringido. Lo único a que me permito llamar la atencion es al manifiesto error con que se interpreta el artículo X del Reglamento, suponiendo que él autoriza para suplir i enmendar las faltas u omisiones del memorial. El artículo X autoriza al replicante únicamente para presentar nuevos documentos i nuevas peticiones, lo cual difiere sustancialmente de la facultad de suplir i enmendar el memorial que el reclamante pretende atribuirse.

Un memorial que no se ajusta a las prescripciones del Reglamento no puede considerarse como tal; i, no presentado en forma durante el término señalado por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, equivale a no haber presentado ninguno.

Note V. E. que hasta ahora mismo no se ha fijado el monto de la indemnizacion que se pretende obtener, no solamente por no estar indicada la suma con la precision que exige el artículo VIII del Reglamento, sino tambien porque, reformando la réplica la peticion manuscrita del memorial, se ha eliminado el cobro de una cantidad alzada, i se pretende que la deuda que se imputa al Gobierno de Chile sea fijada por alguno de los dos sistemas que el mismo reclamante indica.

Aparte de lo injustificado de uno i otro sistema, como lo habré de manifestar en seguida, este medio de fijar la cuantía de la demanda es abiertamente contrario a la citada disposicion del Reglamento, que ordena espresar con precision la suma reclamada haciendo distincion entre capital e intereses e indicar la calidad de la moneda que representa el valor del perjuicio. El reclamante no se ha decidido siquiera por alguno de los dos sistemas que invoca, de manera que es perfectamente incierta e indeterminada la cantidad que se cobra. No presenta tampoco los datos que permitieran apreciar, a lo ménos aproximativamente, el monto total de la reclamacion. Si el pago hubiera de hacerse en conformidad al artículo 62 de la lei de policía de ferrocarriles, habria necesidad de saber el producto neto que rindió a la empresa la explotacion de la línea durante los seis meses que precedieron a los hechos en que se funda el reclamo, producto que no podria estimarse sino mediante el exámen de los libros i documentos respectivos. El representante de la Compañía se ha abstenido de presentar siquiera una copia de ellos, i se limita a manifestar la suma que en bruto produjo la línea durante el año de 1890, deduciendo de este dato, que es muy diverso del indicado por la lei en que se apoya, que la indemnizacion debe llegar a la suma de \$ 239,030.72. De esta manera se aumenta en \$ 39,030.72 la suma cobrada en la demanda, i se pretende modificar ésta, despues de contestada i de formado entre las partes el cuasi-contrato de litis-contestacion.

El segundo sistema, cuya adopcion se pide subsidiariamente para fijar la cantidad de la demanda, seria enteramente arbitrario, pues no tiene base alguna en el derecho. Segun él deberia darse a título de indemnizacion una suma equivalente al interes del 6 %

anual sobre el capital de la empresa, aparte de los gastos de sueldos i administracion. Para computar el capital ha parecido al mandatario de la Compañia que bastaba acompañar un inventario i avalúo hecho a ojo de buen varon, de las propiedades, material rodante i existencias del ferrocarril en 14 de Marzo de 1891. Quiero prescindir por el momento del poco mérito de los datos presentados i del evidente error con que se pretende formar con esos datos el capital efectivo de la Compañia, haciendo caso omiso de las deudas que tenga i que naturalmente disminuyen el capital, pues *bona non sunt nisi deducto ære alieno*.

Segun esos antecedentes, el material i existencias de la línea im-
portaban en la fecha indicada la suma de 2.790,506 pesos; i el
interes del 6 % sobre ese capital montaria a 167, 430 pesos 36 cts.
Pero para completar la suma reclamada habria que añadir los suel-
dos i gastos de administracion, acerca de los cuales el reclamante
no se sirve suministrarnos dato alguno.

Estamos, pues, en plena oscuridad acerca del monto de la suma
reclamada. No se sabe todavia que sistema se escoje para compu-
tarlo, ni se presentan datos suficientes para fijar el capital por
cualquiera de ambos sistemas. Escusado es decir que ménos aún
hai una base siquiera vaga para apreciar el monto de los intereses,
que tambien se solicitan.

V. E. se ha de dignar resolver si es admisible que se modifique
un memorial, subiendo en la réplica la cantidad que se cobra; i si
se puede considerar cumplido en la forma que se hace en ese escri-
to el precepto del art. VIII del Reglamento que manda *fijar con
precision la suma reclamada*.

Tengo, pues, motivos más que sobrados para mantener la pri-
mera peticion formulada en mi escrito de contestacion.

2 El art. V del Reglamento de este Tribunal determina en su
inciso segundo que cuando el reclamante no sea la persona misma
que sufrió el perjuicio, sino su mandatario o representante legal,
deberan éstos justificar su personeria i su calidad de tales a satis-
faccion del Tribunal. Esta regla está establecida en todas las lejis-
laciones procesales, i su inobservancia da lugar a la escepcion
dilatatoria de falta de personeria. Ya que nadie puede ser obligado

a contestar demandas interpuestas por personas que no tienen interes en la causa, o que no han sido espresamente comisionadas para intentarlas por aquel que es el verdaderamente interesado.

Esta escepcion, de carácter previo, fué interpuesta por mí en el escrito de contestacion. Demostré en él que el señor Isaac de T. Pinto habia presentado un poder conferido por dos personas que se decian consejero i secretario del Consejo Directivo de la sociedad reclamante. Manifesté que, segun los estatutos de la sociedad, el Directorio no estaba autorizado para otorgar esta clase de poderes, i ménos uno solo de sus miembros. Llamé especialmente la atencion de V. E. a las facultades limitadas que se habian otorgado en aquel poder irregular i aun supliqué al Tribunal que en caso de conceder algun valor al mandato, se entendiese este restringido a los objetos que en él espresamente se designan.

El señor T. Pinto cree que mis observaciones son enteramente injustificadas, i para sostener la lejitimidad i estension del mandato, invoca su mismo testo i diversas disposiciones consignadas en los estatutos de la Compañia. Fuerza será entrar de nuevo a esta cuestion que juzgo de capital importancia, i hacer ver a V. E. que los documentos acompañados dicen algo mui distinto de lo que en ellas encuentra el señor T. Pinto.

Desde luego los estatutos cuya copia impresa se ha agregado, confirman lo aseverado por mí en la contestacion acerca de la carencia de facultad por parte del Directorio, i en especial de uno solo de sus miembros, para conferir poderes judiciales como es el otorgado al señor Pinto. Para desvirtuar esta observacion, se dice en la réplica que la facultad del Directorio emana de los arts. 61 a 64 que yo no habia examinado i en especial del art. 62 inc. D. Pues bien: por mas que leo detenidamente los artículos indicados por mi honorable contradictor, no puedo encontrar en ellos nada que autorice para sostener que el Directorio tiene el derecho de otorgar poder para pleitos. El art. 61 confiere en términos jenerales a los directores la facultad de administrar los negocios de la Compañia; el 62 determina específicamente las funciones propias de los directores, indicando en el inciso D que les corresponde «nombrar, i a su arbitrio remover o suspender a los administrado-

res, secretarios, oficiales, dependientes, agentes i servidores, para servicios permanentes, temporales o especiales, segun de cuando en cuando lo juzgaren conveniente; determinar sus deberes i fijar sus salarios o emolumentos; i exigir garantia en los casos i por las sumas que juzgaren conveniente».

He transcrito todo el inciso en sus propios términos literales para que se vea con perfecta claridad que no se consigna en él, no diré ya la idea precisa de otorgar poder para juicios, pero ni siquiera expresion alguna de que pueda deducirse. Nombrar agentes para servicios especiales o permanentes, no significa absolutamente el derecho de otorgar poder, sino solo el de designar las personas que deben servir esos cargos para que ellos procedan en conformidad a los estatutos o reglamentos. Aun cuando en esta facultad se entendiese comprendida la de impartir instrucciones sobre la manera como deben proceder estos agentes, no se podria dar a esta facultad el alcance que pretende atribuirle el reclamante. Un agente no es en el lenguaje jurídico ni en el vulgar un mandatario judicial.

Los arts. 63 i 64 de los estatutos no tienen relacion con esta materia, i por eso no me detengo a examinarlos.

Pero si el Directorio como corporacion, no está autorizado por los estatutos de la sociedad para otorgar poder, mucho ménos lo está uno solo de sus individuos, i a este respecto no se ha servido mi honorable contradictor alegar razon alguna que desvirtúe siquiera la fuerza de mi observacion. Se ha limitado a esponer que un vocal i el secretario obraron en representacion de la Compañía segun acuerdo que se manifestó al notario. Ese acuerdo es el que no se consigna en parte alguna ni se ha copiado en el poder. El notario no tiene calidad suficiente para que se preste ciega fé a su aseveracion sobre este punto, que debe ser examinado escrupulosamente por jueces de derecho a fin de no seguir un procedimiento que a la postre resultase completamente nulo.

Aparte de este capítulo, la personeria del señor Pinto ha sido objetada en todo aquello en que evidentemente ha extralimitado los términos de su mandato. Facultado únicamente para cobrar «los fletes devengados por trasporte de tropas durante la guerra de

1891 i los perjuicios ocasionados por la suspension del tráfico a causa de la ocupacion de la línea para las operaciones de los beligerantes», el mandatario ha cobrado tambien los perjuicios causados en la línea i que provinieron de causas mui diversas a la suspension del tráfico i los ocasionados a la cañeria destinada a surtir de agua potable a la ciudad de Antofagasta concesion de que tambien disfruta la Compañía en virtud de la lei de 21 de Enero de 1888 i del supremo decreto de 2 de Abril de 1889.

La reclamacion en lo que se refiere a estos puntos importa una transgresion del mandato, enteramente injustificada dentro de los términos en que este está concebido. La réplica, sin embargo, intenta sostener que los perjuicios en la faena de prolongacion del ferrocarril de Uyuni a Oruro fueron totalmente ocasionados por la suspension del tráfico, que los del telégrafo provienen de la misma causa, i que los de la cañeria de agua potable se incluyen en la frase: «perjuicios ocasionados *en sus bienes*,» uno de los cuales es la tuberia de agua potable.

Es cierto que, dando a las frases del mandato su mas lata interpretacion, podrian llegar a ser comprendidos entre los perjuicios para cuyo cobro se autoriza a la *Compañía Huanchaca* los referentes a la paralización del trabajo de la faena de Uyuni a Oruro; pero ni aun forzando hasta el último extremo el sentido de las palabras podrian entenderse comprendidos entre los perjuicios provenientes de la suspension del tráfico los desperfectos causados a la línea, al telégrafo o a la cañeria de agua por motivo de las operaciones militares. Pero, si no lo estan entre esos, dice el representante de la Compañía, lo estan entre las ocasionadas *en sus bienes*, uno de los cuales es la tuberia del agua. Con esto parece indicarse que en el poder existe alguna cláusula de ese tenor, i que la frase *en sus bienes*, que se tiene cuidado de subrayar, fuera tomada literalmente de aquel documento; pero no hai tal, Excmo. Señor. Ni el poder ha sido otorgado para otra cosa que el cobro de fletes devengados e insolutos i para obtener el resarcimiento de los perjuicios causados por la suspension del tráfico, ni en todo su testo existe la frase que se subraya ni alguna otra equivalente.

Cuestion de hecho es esta tan fácil de comprobar por V. E. que sería ocioso continuar fatigando su atención con nuevas observaciones.

No me imagino que el Tribunal pueda atribuir al poder un alcance distinto del que se desprende de sus propias palabras ni que juzgue que es suficiente para reclamar perjuicios que en él no se mencionan, ni pueden deducirse de sus términos por mas amplia i comprensivamente que se les trate de interpretar.

Mantengo, pues, mi escepcion de insuficiencia del poder para la presente reclamacion, pidiendo subsidiariamente que se declare no ser bastante para formular peticiones sobre puntos distintos de aquellos que espresa el testo mismo del mandato.

3 He sostenido en mi contestacion que el Excmo. Tribunal es incompetente para conocer en esta reclamacion, tanto porque el reclamante es una sociedad anónima que carece de *status* fuera de su pais, como porque ella ha renunciado espresamente a todo recurso diplomático sujetándose a los tribunales i leyes del pais en todos los casos que pudieran ocurrir.

La cuestion comprendida en el primer punto ha sido ampliamente discutida en todas las reclamaciones anteriores presentadas por sociedades anónimas. No tengo, por consiguiente, para que entrar a examinar los fundamentos que se aducen en la réplica a fin de sostener la nacionalidad de las sociedades, cosa que jamas he puesto en duda, ni su existencia estraterritorial, cuestion ya dilucidada *in extenso*.

La opinion de Surville et Arthuys que se cita en la *réplica*, no resuelve esta cuestion de una manera concluyente, i es opuesta a la de la mayor parte de los tratadistas a cuya cabeza marcha el ilustre Laurent, apoyado en razones incontrovertibles consagradas por sentencias de las Cortes de Casacion francesa i belga, cuyo testo literal he reproducido en mas de una ocasion. I digo que la opinion de Surville et Artuys no es concluyente, porque estos autores no fijan de una manera segura cual sea la verdadera nacionalidad de una sociedad anónima, punto de partida indispensable para apreciar su opinion acerca de la estraterritorialidad. A su juicio, no es posible reconocer a una sociedad de capitales [o anónima]

como perteneciente al país en que se ha formado, porque entonces dependería de los fundadores atribuirles a su arbitrio la nacionalidad que les conviniera. Tampoco aceptan como nacionalidad de la sociedad, la que corresponda a los accionistas, tanto porque la persona moral que constituye la sociedad es diversa de los accionistas, como porque estos pueden pertenecer a países diferentes. En favor del centro de explotación se pueden invocar poderosas razones legales; pero esta teoría también es objeto de graves objeciones. En cuanto al asiento social, o lugar en que está constituida la dirección de la sociedad, hay un grave peligro para adoptarlo como base de la nacionalidad, porque dependería de los fundadores sustraerla de la aplicación de la ley del país de su origen. No es aceptable, por fin, el lugar de la emisión de las acciones, porque la sociedad puede emitir las en muchos países, y no se sabría cuál de ellos determinaría su nacionalidad. «Estamos obligados, concluyen, a reconocer que todas estas opiniones no son completamente satisfactorias, y, pensamos que en la imposibilidad de hacer predominar alguna de estas circunstancias, la cuestión debe ser resuelta según el caso.» (Surville et Arthuys, *Cours élémentaire de Droit International privé*, 1895, secc. 456.)

Se comprende que cuando no se reconoce una base cierta para establecer la nacionalidad de las sociedades anónimas, la cuestión de extraterritorialidad reviste una importancia muy secundaria. Es natural que, considerada la sociedad como una persona moral y no sabiéndose a punto fijo a qué país pertenece, se adopte como un principio salvador de todas las dificultades el que les reconoce personalidad en todas partes. Pero en conformidad a esta teoría, la sociedad reclamante no podría invocar su nacionalidad inglesa, porque habría motivos de la mayor gravedad para tenerla como sociedad chilena, ya que tiene accionistas chilenos, y tiene en Chile todos sus bienes y el centro único de su explotación.

Observaciones análogas pueden hacerse con respecto a la cita que se hace del artículo 21 de las resoluciones adoptadas en 1889 por el Congreso Internacional de las sociedades por acciones. Este Congreso adoptó como una base constitutiva de las sociedades

anónimas que toda sociedad se entendería tener la nacionalidad del lugar en que había sido constituida. Fijó, pues, sobre este punto un principio que un año más tarde no era aceptado por Surville i Arthuys, i que éstos han desconocido aun cinco años después, es decir, en el actual en que han publicado la segunda edición de su obra. Pero debe tenerse presente que aquel Congreso, a la vez que establecía una base fija para conocer la nacionalidad de una sociedad anónima, no sometía a las leyes del país en que había sido constituida sino las cuestiones relativas a la constitución, funcionamiento i responsabilidad de sus administradores. La emisión de las acciones i las negociaciones públicas de la sociedad se regirían según el artículo 22, por la ley del país en que se efectuaran. La nacionalidad tendría, pues, un objeto determinado, i no podría hacerse valer para negocios que se llevaran a cabo en otra parte. El Congreso Internacional de las sociedades anónimas llegaría así, por distinto camino, al mismo resultado perseguido por los señores Surville i Arthuys. Para juzgar del alcance de una teoría jurídica i aplicarla correctamente a un caso dado, no es posible separarla del cuerpo de doctrinas a que pertenece, i considerarla aisladamente porque este procedimiento puede inducir fácilmente en un error. De aquí es que cada vez que he citado textos o doctrinas, he cuidado de examinarlos en relación con la teoría general que les sirve de base i con los demás principios i reglas con que están íntimamente entrelazados. Salvadas las diferencias de forma, aparece en el fondo la uniformidad de la doctrina i el acuerdo en las consecuencias jurídicas que de ella se desprenden.

Mi honorable contradictor manifiesta extrañeza de que yo sostenga que las sociedades anónimas no pueden ser consideradas como súbditos de S. M. B. i cree que si esta opinión, que califica de avanzada, hubiera sido la de los agentes diplomáticos que negociaron la Convención de 26 de Setiembre de 1893, habrían eliminado espresamente las reclamaciones de las sociedades anónimas. A mí me parece exactamente lo contrario. Si en la palabra *súbdito* no se comprenden las personas ficticias éstas quedaban de hecho eliminadas de los favores de la Convención, i no había para qué esceptuarlas espresamente.

La palabra *súbdito* no es aplicable sino a las personas naturales, que son las únicas que pueden considerarse sujetas a la disposición de un superior i con obligación de obedecerle. En derecho se ha entendido del mismo modo el significado de aquella palabra. Vincent i Pénaud, en su *Diccionario de Derecho Internacional Privado*, citan una célebre decisión del Tribunal Federal de Suiza que, conociendo de un recurso en que era parte una sociedad anónima inglesa se espresó en estos términos: «La sentencia contra la cual se ha entablado recurso no implica ninguna violación del tratado de 6 de Setiembre de 1855. Es verdad que éste último asegura solamente a los *ciudadanos* suizos i a los *súbditos* británicos el derecho de libre residencia i la igualdad del tratamiento en los diversos países respectivos, i que no estipula una extensión de este derecho en favor de las *sociedades anónimas*. De allí se sigue solamente que estas sociedades no pueden invocar ningún derecho, como si les hubiese sido concedido por dicho tratado i que los dos Estados contratantes tienen el derecho de tratar a las sociedades anónimas conforme a su propia legislación». (Vincent et Pénaud, *Dictionnaire de Droit International Privé*. Revue de l'année 1888, v. Société)

Ahí tiene el mandatario de la sociedad reclamante establecido con toda claridad el jenuino significado de la palabra *súbdito* con arreglo al Derecho Internacional que en nada difiere del sentido que le atribuye el diccionario de la lengua. Cuando en una convención se habla de *súbditos*, no se entienden comprendidas en este vocablo las sociedades anónimas, nos dice uno de los mas altos i reputados tribunales de Europa.

Creo, por consiguiente, que no habia razon para calificar de avanzada la teoría en que se sustentaba la misma doctrina por parte de la defensa de Chile; así como me parece que tampoco la hai para estimarla como nueva. Ya en los Tribunales Arbitrales Anglo-chileno e Italo-chileno que funcionaron en Santiago de 1884 a 1888, fué sostenida esta misma teoría por el abogado del Gobierno de Chile señor don José Eujenio Vergara.

Este distinguido jurisconsulto tuvo cuidado de oponer la excepción de incompetencia en las reclamaciones de sociedades anóni-

mas, cuya defensa le correspondió. En la que lleva el número 75 presentada por la sociedad denominada *The London Bank of Mexico and South America* fundó la escepcion de incompetencia del Tribunal, entre otros motivos en el siguiente que copio a la letra: «Pero aunque su existencia en el Perú no estuviera desautorizada por las leyes británicas, siempre obstaría al reconocimiento de su personería inglesa la circunstancia mui capital, de que las personas fictas o jurídicas creadas en un país i en conformidad a sus propias leyes, no tienen existencia estraterritorial en otro, a ménos que por tratados especiales o por leyes que adopten el principio de la reciprocidad, les sea formalmente reconocida en el territorio de ámbos. Se ha observado que entre la Gran Bretaña i el Perú no existe un tratado de esa especie, ni tampoco hai leyes que establezcan en ellos la regla de la reciprocidad. De aquí resulta que el Banco reclamante carece del carácter de súbdito británico, i por consiguiente del derecho de que reclama, siendo por tanto V. E. incompetente *ratione personæ*, para conocer de su reclamación». [Alegato del ajente chileno ante la Excma. Comision Mista Anglo-chilena, 1887.]

Debo prevenir que la escepcion de incompetencia formulada en las palabras anteriores, se basaba tambien en el hecho de ser un acto administrativo, i no una operacion de guerra, el que habia dado orijen a la reclamacion. El Tribunal encontró tan claro este último punto, que creyó escusado pronunciarse acerca del primero ya que la resolucion daba lugar a la escepcion opuesta. En jeneral, los Tribunales arbitrales de 1884 a 1888, no dieron lugar a reclamacion alguna de sociedades anónimas inglesas; i de las cuatro que se le presentaron, en dos se declaró incompetente por el motivo que dejo indicado.

Como una prueba del riesgo que se corre dando oido a reclamos de sociedades anónimas, de favorecer a personas que no son súbditos de S. M. B., hice presente que en esta misma sociedad reclamante figuraba como socio un ciudadano chileno, a quien alcanzaria una parte de la indemnizacion que pudiera acordarse. Observa el replicante que el señor Concha i Toro, que es el chileno aludido, solo figuró en la constitucion de la sociedad por una accion

que enajenó mas tarde; i que esto no puede importar una objeccion séria respecto de la cuestion de fondo, desde que, como es sabido, la sociedad forma una entidad jurídica distinta de los asociados.

Ignoro si el señor Concha i Toro fué dueño de una sola accion o de la sétima parte de ellas, como aparece al pié de los estatutos. Ignoro igualmente si vendió su accion, i si la enajenacion tuvo lugar ántes o despues de 1891. Mi honorable contradictor no apoya sus afirmaciones sino en su simple palabra. Haciendo a ésta todo el honor que merece, quiero aceptar que efectivamente el señor Concha i Toro no sea al presente accionista de la sociedad *Antofagasta and Bolivia Railway C.^o* Esta circunstancia no desvirtuaria absolutamente la fuerza de mi observacion. Si no lo es en realidad, podria serlo si no hubiese enajenado su accion; i si no lo es él, puede suceder que lo sea algun otro ciudadano chileno o extranjero de nacionalidad diversa de la británica. ¿Podria en tal caso el Gobierno británico amparar derechos de individuos que no son sus súbditos, para hacerlos valer ante el Gobierno de otro pais? ¿Se creeria este Tribunal llamado a conocer de una causa entablada a nombre de un súbdito chileno?

Pero se dice que la sociedad forma una persona distinta de los asociados. Este principio consagrado por el artículo 2053 de nuestro Código Civil no es el que en jeneral rije en la lejislacion inglesa. He manifestado en muchas ocasiones con el testimonio de Lehr, distinguido espositor i comentador de esa lejislacion, que precisamente es el principio contrario el que domina en ella. En Derecho Internacional hai motivos de órden superior que no permiten tampoco aceptar ni aplicar las reglas de nuestro Código Civil. Los Gobiernos de una nacion no pueden patrocinar ante los de otra a personas que no sean sus propios súbditos. Asi como es inherente a la soberania el derecho de proteger a los súbditos propios donde quiera que se encuentren, es violatorio de la soberania ajena pretender ejercer esta proteccion a favor de súbditos estraños, sin espreso encargo del Gobierno de la nacion a que pertenecen.

En el caso actual, es posible todavia que el señor Concha i Toro se haya desprendido de su accion con posterioridad al año de 1891, i entónces resultaria que el Gobierno de S. M. B. patrocinando

al reemplazante de aquel caballero, protegeria a una persona que no ha sido damnificada ni tiene derecho a indemnizacion.

Otro motivo que manifiesta que la jurisdiccion de V. E. no alcanza a la Compañía reclamante, es el hecho de haber ésta renunciado a toda reclamacion diplomática i a toda jurisdiccion que no sea la de los tribunales del pais. Hice presente en la contestacion que esa renuncia estaba impuesta por el artículo 10 de la lei de 19 de Enero de 1884 que autorizó a la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta para prolongar su línea hasta Bolivia, i corroborada por la lei de 28 de Agosto de 1886. El representante de la Compañía manifiesta el deseo de que esta cuestion sea tratada mas a fondo, porque con lo espuesto en la contestacion no ha alcanzado a percibir los fundamentos de esta causal de incompetencia. Me parece, sin embargo, que fuí bastante esplicito al deducir esta causal, i aun noto que fuí perfectamente comprendido por mi honorable contendor.

Para rebatir mi razonamiento se esfuerza el mandatario de la Compañía en manifestar que las leyes mencionadas no son sino una reproduccion un poco mas ámplia i esplicada del art. 16 del Código Civil; i que, no perdiendo los extranjeros por razon de su domicilio en Chile su carácter nacional ha tenido la Compañía derecho para acojerse a la jurisdiccion escepcional de este Tribunal, que por otra parte, es una autoridad de la República.

En la dúplica de la reclamacion núm. 34 espuse con alguna detencion los antecedentes históricos que provocaron en el Perú las disposiciones contenidas en los artículos de los contratos celebrados con Montero Hermanos en que estos por si i sus sucesores renunciaban a todo recurso diplomático, i que dieron orijen a las leyes en que apoyo mi escepcion de incompetencia. No repetiré lo que ya está en conocimiento del Tribunal; pero agregaré que leyes que tuvieron un propósito tan claro i definido no pueden ser estimadas como una mera reproduccion de otra lei suficientemente clara i esplicita para que requisiese una esplicacion o ampliacion que en realidad no contienen las leyes de 1884 i 1886.

Para cerrar la puerta a reclamaciones entabladas por la via diplomática con que dia a dia se llamaba la atencion del Gobierno, re-

clamaciones jeneralmente injustificadas i siempre exajeradas, el Congreso de Chile resolvió no otorgar privilejios o concesiones para ferrocarriles u otras obras públicas sino bajo la condicion de que los concesionarios, o las personas a quienes estos cediesen sus derechos, no podrian ocurrir a otros tribunales que los del pais ni ser juzgados por otras leyes que las de Chile. Tal es el oríjen del artículo 10 de la lei de 19 de Enero de 1884, disposicion que, aunque concuerda con la del art. 16 del Código Civil, tiene un significado i un alcance completamente diversos. El Código se limitó a reglamentar el principio de Derecho Internacional privado que se denomina *lex rei sitæ*. El art. 10 de la lei de 1884 fué dictado, no para ampliar ni esplicar esa reglamentacion, sino para imponer a los concesionarios con la fuerza de un pacto, que es superior a la de la lei, la obligacion de no reconocer mas jueces ni leyes que las de Chile con relacion a la empresa de que se tratara. El Código, en su carácter de lei interna, no tenia medios de impedir que los extranjeros, acudiendo al recurso diplomático, pudiesen eludir el cumplimiento de sus disposiciones. La lei quiso entónces impedir ese efecto, a lo ménos, en aquellos casos en que ella otorgaba favores especiales, i estableció como condicion de un contrato lo que ántes no era sino prescripcion de la lei interna. De esa manera, no solamente vigorizó dicha lei interna, sino que consiguió darle en el caso de que se trata la fuerza de un verdadero pacto internacional.

Sin esfuerzo comprenderá V. E. que si el art. 10 de la lei de 1884 ha sido dictado con algun objeto, ha sido únicamente con el que dejó enunciado. Pretender que se dicten leyes limitadas a reproducir disposiciones de otras leyes vijentes, es algo que repugna al buen sentido, porque una lei de esa especie careceria de objeto práctico i hasta de valor, a ménos de suponerse que la anterior habia caído en desuso, lo cual es contrario a los arts. 2 i 52 del Código Civil. I no se diga que la lei de 84 o la de 86 amplian o esplican la disposicion del art. 16 del Código Civil, porque basta darles lectura para convencerse de que el art. 16 del Código es mucho mas amplio i esplicativo que aquellas otras leyes.

La del año 86 no tuvo su oríjen en un mensaje del Ejecutivo,

sino en un informe de la Comision de Gobierno de la Cámara de Diputados, que insinuó la idea de dictar una idea de carácter jeneral a fin de evitar que por olvido, se dejase de consignar en alguna concesion la condicion de someterse el concesionario a las autoridades i leyes de la República. Si algun diputado espuso que esta condicion estaba ya consignada en el Código Civil, su opinion, por respetable que sea, no tiene la importancia de una interpretacion auténtica que se pretende atribuirle. El sentido i alcance de la lei se deduce de sus propias palabras; i, en lo que ellas se presten a duda, del oríjen histórico de la lei i de los antecedentes que dejo espresados.

Si la Compañia reclamante está comprometida a someterse exclusivamente a las leyes i autoridades de la República, me parece claro que no observa su compromiso presentándose ante V. E. para ser juzgada con arreglo a los principios de Derecho Internacional, i nó en conformidad a las leyes de la República.

V. E. no es un Tribunal del pais, ni figura entre las autoridades nacionales creadas por la constitucion i las leyes de la República.

Esta proposicion, a mi juicio perfectamente obvia i hasta evidente, ha escandalizado a mi honorable contradictor hasta el punto de hallarse tentado a protestar de ella en nombre de la República misma. Al efecto manifiesta, invocando el testimonio de Bello, que la soberania de un Estado se menoscabaria instituyendo dentro de él tribunales o judicaturas extranjeras sin autorizacion del soberano. En el caso de no ser V. E. una autoridad de la República, se habria restrinjido la soberania del Estado en contra de su voluntad, lo que es imposible de suponer.

El principio de que parte mi honorable contradictor es elemental en Derecho de Jentes; pero la consecuencia que deduce no se desprende de él ni tiene relacion con el caso de que se trata. Es indudable que una potencia extranjera no puede imponer autoridades de ningun jénero a una nacion independiente sin menoscabar su soberania. Puede, con su acuerdo, establecer tribunales que ejerzan jurisdiccion en su territorio, o en otra parte, sobre él o sus súbditos; pero de aqui no se sigue que estos tribunales sean los del Estado, instituidos por su constitucion i sus leyes. Son tribunales

de escepcion, cuya jurisdiccion emana de la soberania de las dos partes que los han instituido, i que juzgan, nó con arreglo a las leyes de uno u otro de los paises contratantes, sino en conformidad a los principios del Derecho Internacional. Cuando el Gobierno de una Nacion es llamado a fallar sobre una diferencia entre otros dos Gobiernos, como sucedió en la cuestion del *Macedonian* entre Chile i los Estados Unidos, el árbitro no puede ser considerado como autoridad nacional de ninguno de los dos paises, por mas que tenga sobre ámbos, la especial jurisdiccion que se le ha conferido. El Rei de los belgas no fué en el caso citado autoridad chilena ni autoridad americana. Sus funciones fueron sin duda de un orden superior a la que ejercen los tribunales de uno i otro pais, sin que por eso sea dable calificarlo como autoridad del uno o del otro.

Cuando la lei ha hablado de autoridades i leyes de la República, se ha referido a los funcionarios administrativos i judiciales instituidos por sus leyes internas, i a estas mismas leyes internas. De otra manera su disposicion careceria de objeto i hasta de sentido. Es el mismo caso de que ha conocido V. E. con respecto a la Compañía de los ferrocarriles de Tarapacá. Tambien respecto de esa Compañía existian varios decretos que tenian la fuerza de un contrato, como la tiene la lei de 84, en los cuales se determinaba que los cesionarios extranjeros quedarian sujetos a las leyes del pais sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático. V. E. ha comprendido perfectamente cual era el espíritu i el objeto de esta estipulacion, que el Gobierno peruano esplicaba en su decreto de 10 de Febrero de 1879, diciendo: «siendo entendido que las compañías o individuos extranjeros con quienes Montero Hermanos han contratado, no ocurrirán en las cuestiones que con el Gobierno se susciten por razon de los derechos i obligaciones que emanen de los contratos primitivos de concesiones, a otras leyes i tribunales que los de la República, sin que en ningun caso ni circunstancias les sea permitido recurrir a la via diplomática, a la que espresamente renunciaron en los mencionados contratos Montero Hermanos por si, sus herederos, representantes i contratistas en la

trasmision de propiedad o dominio de los dichos ferrocarriles de departamento de Tarapacá.»

El Gobierno de Chile, por su parte, insistió con no menor energía en afirmar el sometimiento a los tribunales chilenos de toda cuestion que pudiera surgir entre él i la Compañía reclamante cuando ésta se constituyó cesionaria de la concesion hecha a la Compañía Huanchaca de Bolivia por la lei de 19 de Enero de 1884. Teniendo presente, dijo en el decreto de 2 de Abril de 1889, «2.º que en conformidad a la lei de 28 de Agosto de 1886 i al artículo 10 de la lei de 19 de Enero de 1884, que autorizó la prolongacion del ferrocarril de Antofagasta con direccion a Bolivia, la Compañía concesionaria i las personas o sociedades a quienes pudieran transferirse sus derechos, se considerarán domiciliadas en Chile i quedarán en todo caso sometidas esclusivamente a las autoridades de la República.» El Gobierno tomó mui en consideracion esta circunstancia para aceptar la transferencia de sus derechos que la *Compañía Huanchaca de Bolivia* hacia a la *Antofagasta and Bolivia Railway Co.*

¿I cree mi honorable contradictor que si los Gobiernos del Perú i de Chile hubieran estimado que un tribunal como aquel a quien me honro en dirijirme, constituiria una autoridad de la República habrian gastado tanto empeño en dejar establecida la base mediante la cual accedian a que se transfiriesen a súbditos extranjeros las concesiones respectivamente otorgadas a Montero Hermanos i a la Compañía Huanchaca de Bolivia? ¿Era acaso presumible o de temerse que los juicios del Gobierno del Perú con los sucesores de Montero Hermanos, o del de Chile con los cesionarios de la Compañía Huanchaca, hubieran de ser sometidos a tribunales extranjeros? De ninguna manera: lo único que uno i otro quisieron fue evitar que sus disidencias con los cesionarios de las concesiones i privilejios que otorgaban, fueran objeto de reclamaciones diplomáticas, que los obligaran a recurrir a tribunales diversos de los establecidos por la Constitucion i leyes de las respectivas Repúblicas.

No consiste, pues, el error en considerar que V. E. no es una autoridad de la República, sino en sostener que lo es por cuanto su

jurisdiccion emana de dos poderes soberanos. Tomada la palabra autoridad en el sentido excesivamente lato que le atribuye mi honorable contendor, habrá de convenir en que el Tribunal es una autoridad no solo de Chile, sino tambien de la Gran Bretaña; i en este concepto careceria tambien del carácter de autoridad esclusivamente chilena, que es la única llamada a ejercer jurisdiccion sobre el Gobierno de Chile i la Compañía reclamante.

El mandatario de la Compañía hace todavia un último argumento para manifestar que no puede oponerse la escepcion de incompetencia del Tribunal fundada en el motivo que se deja indicado. Este proceder importaria a su juicio una contradiccion con la opinion sustentada por el mismo Gobierno de Chile ante los tribunales de arbitramento internacional que funcionaron en este pais de 1884 a 1888.

De paso advertiré que la opinion mui autorizada del señor D. José Eujenio Vergara, abogado i agente de Chile ante aquellos tribunales, no puede ser considerada como la opinion de la República de Chile. Apenas necesito hacer esta salvedad que no requiere demostracion. Esa opinion, ademas, tuvo la desgracia de no hallar aceptacion en los tribunales ante quienes fué emitida; si la hubiera hallado, todas o casi todas las reclamaciones presentadas ante aquellos tribunales habrian sucumbido desde el primer momento sin necesidad de otra prueba que la del domicilio de los reclamantes en el Perú o Bolivia. El Gobierno de Chile, como cualquier litigante, ha debido acatar las resoluciones dictadas, i la doctrina en ellas establecida. La Convencion de 26 de Setiembre de 1893 reconoce la autoridad que revisten esos fallos, cuando ha decidido en su art. V que sirvan de norma para las sentencias que V. E. está llamado a pronunciar. No tiene, pues, el Gobierno de Chile porque estar obligado a mantener como opiniones de la República las razones de derecho invocadas por su abogado de 1884 a 1888.

Pero felizmente puedo ademas manifestar a V. E. que no existe la diverjencia que mi honorable contradictor supone existir entre la humilde opinion del infrascrito i la mui autorizada del eminente jurisconsulto que en 1884 defendió i representó al Gobierno de Chile.

El señor Vergara sostenia en el *Memorandum* que se ha citado, que el domicilio en el pais enemigo hacia perder al reclamante su carácter de neutral, i lo inhabilitaba por consiguiente para obtener indemnizacion de los perjuicios que la guerra le hubiera ocasionado. Para posesionarse bien de su doctrina, me basta citar la conclusion del § 4.º de aquel notable estudio.

«Aplicando estos principios, dice el señor Vergara, al caso concreto que se examina, creo lójico deducir de ellos: que no teniendo derecho los ciudadanos peruanos o bolivianos para ser indemnizados por Chile de los perjuicios que hayan sufrido en sus propiedades por actos de nuestro Ejército o Armada durante la última guerra, tampoco puede reconocerse ese derecho en los súbditos de los Estados neutrales domiciliados en territorio peruano o boliviano, a ménos que esos perjuicios sean de tal carácter, que, como dice Calvo, puedan fundadamente considerarse como *escepcionalmente rigurosos* con relacion a las calamidades ordinarias que lleva consigo la guerra».

El señor Vergara se empeñaba en sostener que el domicilio, en cuanto afectaba la neutralidad, no constituia una escepcion prévia de personería ni de incompetencia del tribunal, sino una escepcion perentoria o de fondo. El actual agente del Gobierno de Chile jamas ha sostenido lo contrario, puesto que ni siquiera ha invocado este medio de defensa alegando el hecho del domicilio i la consiguiente pérdida de la neutralidad como escepcion dilatoria ni como escepcion perentoria. No ha objetado la personería del reclamante fundándose en el domicilio, ni ha sostenido que el tribunal sea incompetente por cuanto el reclamante no pudiera ser considerado como neutral.

La contradiccion aparente ha sido encontrada con relacion a una frase aislada que se cita desnuda de todo antecedente. Cuando uno se ha posesionado de la doctrina sustentada por el agente de Chile en 1884, la pretendida contradiccion desaparece, porque se comprende que aquella doctrina versa sobre puntos mui diversos a los que son materia de la actual defensa. Puede aplicarse a este caso el aforismo que el Derecho romano aplicaba a la intelijencia

de la lei: *Incivile est, nisi tota lege perspecta, una aliqua particula ejus proposita judicare vel respondere.*

4 Las cuestiones de hecho estan intimamente relacionadas en este caso con las cuestiones de derecho que se controvierten. Sin conceder la efectividad de los sucesos que se suponen acaecidos en la provincia de Antofagasta hasta que sean comprobados i reconocidos los documentos que se presentan, voi a tratar la cuestion admitiendo hipotéticamente su exactitud.

No me detendré, pues, en este punto sino para hacer una rectificacion que juzgo mui riguroso deber de mi parte.

Entre los antecedentes presentados con el carácter de probatorios, existe un recorte de diario que consigna dos telegramas del Presidente Balmaceda. Hice presente en la contestacion que estos telegramas debian ser total o parcialmente supuestos, desde que en el segundo de ellos aparece el Presidente de la República ordenando el *saqueo* en Tarapacá.

El mandatario del reclamante cree que esa pieza tiene caracteres visibles de autenticidad, i que no hai mérito para rechazarla. Cree que la medida ordenada en los telegramas era lícita en la guerra i hasta importaba un plan mui hábil de campaña, hallándose amparada por el Derecho Internacional bebido en las mismas fuentes que se citan en la contestacion. Agrega finalmente que no ha visto en el telegrama la palabra *saqueo* sino solo la palabra *merodeo*.

Por mi parte creo que una pieza que revela una pasion tan excitada i que es a todas luces calumniosa, no merece fé de ningun jénero. No me es posible precisar las fuentes de Derecho Internacional a que acudiria el ex-Presidente Balmaceda e ignoro si sean las mismas en que se basa la defensa, porque no he tenido oportunidad de saberlo. Lo que en Chile sabe todo el mundo es que el Presidente Balmaceda jamas ordenó saquear, ni era capaz de espedir orden semejante. En cuanto a la palabra misma *saqueo* que no ha visto la parte que presenta tan estraño documento, puede V. E. leerla en la conclusion del segundo telegrama que dice: «En Calama pueden proveer al Ejército, disciplinarlo i organizar la caballería indicada para merodear i saquear a Tarapacá.»

Dejo a un lado esta desagradable cuestion; i paso a ocuparme en las relativas al puro derecho.

§ Para no apartarme del método observado en la contestacion trataré separadamente cada uno de los diversos capítulos en que se basa la reclamacion.

A.—Perjuicios ocasionados por la destruccion de una parte de la línea férrea i de la cañería de agua potable.

A propósito de este cargo, hice presente que la destruccion de la línea, si la hubo, fué debida a la necesidad de proteger la retirada del cuerpo de tropas mandado por el coronel Cármas, i que guardaba la provincia de Antofagasta. Manifesté que esta operacion de guerra era indispensable, i que los daños por ella ocasionados no imponian responsabilidad al Gobierno de Chile segun el comun sentir de los tratadistas. Ademas, el mandatario de la Compañía reclamante no habia sido facultado por su mandante para hacer un cobro de esta especie.

Mi honorable contradictor ha prescindido en este lugar de la última observacion, apesar de su capital importancia. Sin embargo, espero que si V. E. juzgare suficiente el poder del señor Pinto para representar a la Compañía, indudablemente habrá de declarar que no alcanza para deducir esta parte de la reclamacion.

Por lo demas cree el reclamante que las doctrinas que invoqué en defensa de mi parte, son de carácter jeneral i no tienen aplicacion a este caso por tratarse de un ferrocarril de propiedad particular cuyo uso impone al belijerante el deber de indemnizar a los propietarios, segun lo determinan el *Manual de Oxford*, Bluntschli i el *Congreso de Bruselas*.

Los hechos perjudiciales de que emana esta reclamacion son de dos clases completamente distintas, i dan a oríjen a dos cuestiones completamente diversas. Mi honorable contradictor se ha dado el placer de confundirlos, i de aplicar a los unos la doctrina que rije con respecto de los otros.

El *Manual de Oxford*, el *Congreso de Bruselas* i Bluntschli han manifestado la opinion de que los ferrocarriles que pertenecen a empresas particulares pueden ser ocupados por el belijerante, con cargo de indemnizar a sus dueños; pero no han establecido la

obligacion de indemnizar los daños causados por las necesidades de la guerra, diversas del uso de las líneas. La ocupacion i explotacion del ferrocarril es uno de los recursos de la guerra; la destruccion de una parte de la via para impedir la persecucion del enemigo es algo completamente distinto, aunque tambien sea un medio de llevar a efecto una operacion bélica.

Los autores han creido que debian tratar especialmente acerca de la ocupacion i uso de los ferrocarriles, porque la naturaleza misma de estas empresas es causa de que sus bienes sean susceptibles de reglas diversas de las que rijen durante la guerra los demas bienes de particulares. Las modificaciones que esas reglas introducen son precisamente desfavorables a los dueños de ferrocarriles pues miéntras las leyes de la guerra no permiten apoderarse de los bienes de particulares sino cuando lo exigen perentoriamente las necesidades de ella, autorizan el uso i aun la espropiacion temporal de las líneas férreas desde el momento que uno de los beligerantes se halle en situacion de ocuparlas. Salvo esta diferencia, los bienes que pertenecen a estas empresas, no tienen privilejio particular que los exima de las reglas jenerales. Ellos podrán ser ocupados i destruidos en los mismos casos en que pueden serlo los bienes de otra clase pertenecientes tambien a particulares.

De aquí se deduce que los principios i doctrinas que yo invoqué en mi contestacion, aunque no se refieran especialmente a ferrocarriles, son aplicables a ellos, desde que no se ha tratado de casos en que estas empresas se rijen por reglas especiales. Así como el coronel Camus pudo destruir el puente de un rio para que el enemigo no consiguiera darle alcance, pudo tambien inutilizar una parte de la línea férrea para obtener igual objeto. No hai autor que haga sobre este punto distincion entre los ferrocarriles i los demas bienes particulares; i no se comprenderia qué motivo de equidad o de justicia podria invocarse para sostener que, en un caso dado, era lícita la destruccion de un puente cualquiera, i que no lo fuera la de un ferrocarril, cuando una i otra destruccion fuesen impuestas por una necesidad de la guerra.

Sentada como una base la perfecta igualdad de situacion entre los ferrocarriles i otros bienes particulares con relacion a los dere-

chos de la guerra, las autoridades i doctrinas invocadas en mi contestacion son perfectamente aplicables al caso de que se trata i bastan para resolverlo en el sentido que tengo solicitado. No obstante, voi todavía a agregar la opinion de uno de los mas distinguidos autores modernos de Derecho Internacional. Guelle, en su compendio de las leyes de la guerra consagra un párrafo a tratar de los perjuicios que resultan de órdenes impartidas por una autoridad competente, i dice:

«O bien las órdenes dadas o las medidas tomadas son consecuencia de las necesidades de la guerra inmediatas i previstas: así un ejército que se bate en retirada es perseguido por el enemigo, hace saltar un puente, incendia sementeras, echa abajo los árboles etc. En tal caso, estos actos perjudiciales son impuestos por la urgencia, para escapar a un peligro inminente, entran en la categoria de los casos fortuitos i no dan lugar a indemnizacion». (Obra citada, t. 2.º, 3.ª part. ch 4.ª).

Este era precisamente el caso de las tropas mandadas por el coronel Cámus. El enemigo que se habia adueñado de la provincia de Tarapacá en pos de sangrientos combates, se dirigió inmediatamente a apoderarse de la de Antofagasta. Con un ejército ya organizado i numeroso i dueño absoluto del mar, la resistencia al enemigo que empezaba a desembarcar, no podia dar otro resultado que un inútil derramamiento de sangre i la pérdida de un cuerpo de tropas que mas tarde podia prestar eficaces servicios. La retirada se imponia como una necesidad de la guerra; i ella era ademas ordenada desde Santiago por el Presidente Balmaceda.

Se dice, sin embargo, que no era indispensable destruir una parte de la línea férrea, desde que, trasladado al interior el material rodante del ferrocarril, la persecucion se hacia imposible. Pero, el jefe de un ejército no puede atenerse a una sola medida cuando tiene a la mano otras que conduzcan al mismo resultado. Si la una falla, es probable que se acierten las otras; i en el caso actual el hecho vino a manifestar que las precauciones adoptadas por los jefes del ejército en retirada fueron eficaces i se coadyuvaban mutuamente. La traslacion del material rodante impidió la persecucion inmedita; pero no pudo impedir que en el acto se llevara a efecto

un reconocimiento del territorio evacuado, aprovechando una locomotora de poco poder que habia quedado en Antofagasta. Dos máquinas que estaban a bordo, i cuya existencia no podia ignorar el jefe de la plaza al tiempo de retirarse, fueron pronto desembarcadas i armadas, i con su auxilio talvez hubiera sido posible alcanzar al enemigo o picarle la retaguardia, si no se hubiera tropezado con el obstáculo de la línea destruida que era menester reparar para seguir adelante.

Gracias, pues, a ambas medidas, se salvó un cuerpo de ejército, que mas tarde logró llegar a Santiago i prestar sus servicios en las últimas operaciones de la guerra.

De imprudente i poco previsora habria podido motejarse la conducta de los jefes del ejército que en Antofagasta defendian la autoridad del Presidente de la República si no hubiesen adoptado todas las medidas que estaban en su mano para proteger la retirada de sus tropas, e impedir que les diera alcance el enemigo.

El cargo consignado en este punto no tiene, pues, razon de ser i V. E. se ha de servir desecharlo.

B.—Otros perjuicios causados en la cañería de agua potable.

He manifestado en la contestacion que el señor T. Pinto no está autorizado por el poder que le fué conferido para deducir esta parte de la reclamacion. Apénas necesito insistir en un punto tan claro i evidente. Aún una ratificacion formal de la Compañía no podria validar lo hecho por el señor Pinto, porque su presentacion careció de valor desde el principio, i se sabe que los sucesos sobrevinientes no pueden hacer válido lo que fué nulo en su oríjen. *Quod initio vitiosum est non potest tractu temporis convalescere*. Si la ratificacion revalida ciertos actos, el derecho exige para ello que se observen todas las formalidades exigidas para el acto mismo, i sobre todo que concurra la voluntad de todas las partes que tienen derecho para intervenir en él. En este caso faltaria a la ratificacion la formalidad de ser presentada dentro del plazo designado por la Convencion, i faltaria tambien la voluntad del demandado, indispensable desde el momento en que, con la contestacion de la demanda, quedó formado entre las partes el cuasi-contrato de litis-contestacion.

Por lo que hace al fondo del asunto, poco tengo que decir. En mi contestacion manifesté que esta parte de la demanda era de tal manera vaga i oscura que seria imposible contestarla a ménos de precisarse los hechos de modo que pudieran ser apreciados correctamente. El reclamante espresa en su réplica que los materiales i parte de la obra de tuberia de agua entre San Pedro i Antofagasta fueron destruidos por las tropas del coronel Camus en su retirada i con el fin seguramente de impedir la persecucion de que eran objeto. La tuberia, segun el reclamante, provee de agua a la empresa del ferrocarril; i no hallándola en las estaciones de su tránsito, un convoi no podria avanzar. La retirada quedaba así protegida.

Aceptados los hechos hipotéticamente i en la forma en que los espone mi honorable contradictor se puede considerar salvado el defecto de que adolecia la demanda. Se sabe ahora que la cañeria fué destruida en parte por orden de los jefes que dirijian la retirada de la division Camus para privar del agua a las locomotoras que arrastrasen convoyes con tropas para perseguir a aquella division. Asi formulado el hecho, no tengo, en defensa del Gobierno de Chile, mas que referirme a lo que dejo espuesto en el párrafo precedente. Todos los razonamientos hechos i autoridades citadas para manifestar la irresponsabilidad del Gobierno por los desperfectos causados a la línea férrea, son aplicables a los daños ocasionados a la tuberia del agua. No repetiré lo ya dicho, i me limitaré a referirme a ello.

C.—Perjuicios causados en la obra del ferrocarril de Uyuni a Oruro con motivo de la suspension del tráfico a que dió lugar la traslacion del material rodante, i la necesidad de mantener en reserva la espedicion a Quinteros.

El reclamante cree encontrar un apoyo eficaz para esta parte de su reclamacion en la autoridad que invisten las declaraciones hechas por el Congreso Internacional de Bruselas, por el *Manual de leyes de la guerra* publicado en Oxford por el Instituto de Derecho Internacional i por Bluntschli en su *Derecho Internacional Codificado*. Cita al efecto la regla que cada uno de ellos consigna respecto al derecho que tiene un belijerante para ocupar los ferrocarriles particulares haciéndolos servir a los fines de la guerra, con

cargo de devolverlos concluida ésta, indemnizando a sus dueños.

Esta regla, cuya eficacia jurídica jamás he puesto en duda como lo supone mi honorable contradictor, carece en absoluto de aplicación al caso de que se trata. Cuando los ferrocarriles son ocupados militarmente i usados para las necesidades de la guerra o explotados comercialmente por el ocupante, habría lugar a indemnización. Pero la cuestión actual no versa sobre el uso o explotación de la línea, ni se ha reclamado por perjuicios que ese uso o explotación hayan causado. La petición sometida al conocimiento de V. E. es completamente diversa. Se pretende que la medida tomada para impedir que el ferrocarril sirva al enemigo, sea transportando tropas i material de guerra para perseguir al que emprende una retirada sea llevando noticias que puedan influir decisivamente en el éxito de la contienda, se equipare al uso o explotación del ferrocarril, que es el caso a que se refieren las reglas o decisiones invocadas por el reclamante.

Hai sin embargo, un mundo de distancia entre una cosa i otra. He manifestado que son perfectamente lícitas i no pueden dar lugar a indemnización las medidas que adopte un beligerante para evitar que lo alcance el enemigo; i he comprobado con el testimonio del mismo reclamante que la guarnición de Antofagasta emprendió la retirada a la vista del enemigo; i que si éste no marchó inmediatamente en su persecución fué debido a las precauciones adoptadas por los jefes de las fuerzas que se internaron en Bolivia para regresar a Chile. El caso cae, pues, directamente bajo las prescripciones del Derecho Internacional que invoqué en mi contestación; i nada tiene que ver con las reglas que uniformemente se han establecido para el caso de que un beligerante tome posesión de una línea férrea con el propósito de usarla con fines estratégicos o para explotarla comercialmente.

Al tratar de este punto en la reclamación número 34, hube de manifestar que la indemnización que se debiera por el uso o explotación de un ferrocarril particular, no estaba precisada por los tratadistas ni por la práctica internacional. Bonfils, que con grande aplauso publicó solo el año pasado su *Manuel de Droit International Public*, después de sostener el derecho con que un beligerante

puede usar i esplotar las líneas particulares añade: «Hecha la paz, desocupará las estaciones i restituirá a cada compañía su material rodante. Pero ¿deberá tambien una indemnizacion por la privacion momentánea de este material i por los deterioros que haya podido sufrir? La cuestion es discutida.» (Bonfils, obra citada, secc. 1186.)

Manifiesta en seguida que los alemanes despues de la guerra de 1870 devolvieron los ferrocarriles franceses i ofrecieron restituir las sumas percibidas por la esplotacion comercial de las líneas. Guelle, Calvo i Rouard de Card nos hacen saber que el material rodante fué devuelto en un estado lamentable de deterioracion, i ningun autor espresa que la indemnizacion se hiciera estensiva al uso de las líneas, ni siquiera que hubiera sido cumplida alguna vez i en qué forma, la promesa de devolver las entradas provenientes de la esplotacion comercial.

Es, pues, indispensable, para apreciar esta parte de la reclamacion, tomar en cuenta la enorme diferencia que va del caso actual a aquel que contemplan los tratadistas al prescribir la indemnizacion; i la no ménos enorme que va de la indemnizacion que se ha pagado en otras ocasiones a aquella que hoi se pretende obtener del Gobierno de Chile. Ya no se trata simplemente del pago de deterioros ni de perjuicios que emanen directamente del uso de las líneas, se pretende, ademas, que el Gobierno reclamado cubra tambien perjuicios que se derivan indirectamente de las medidas que la guerra le exijió adoptar. Se quiere un resarcimiento completo de los daños causados i del lucro que se dejó de percibir; i se pretende que la indemnizacion comprenda tambien perjuicios que emanen remotamente de las medidas adoptadas, cuales son los que se dicen sufridos con la paralizacion de los trabajos del ferrocarril en construccion entre Uyuni i Oruro. Esta paralizacion habria sido inevitable aun cuando el material rodante no hubiera sido trasladado al interior. El bloqueo del puerto, las hostilidades de los belijerantes, las necesidades mismas de la guerra habrian impuesto la suspension del tráfico i la disminucion del movimiento comercial. No puede escaparse al buen sentido de nadie que es una pretension absurda la del que exijiera que se le pagase como lucro obtenido durante la guerra, el mismo que se consiguió en plena paz; i todavia sin

tomar en cuenta los gastos que habria sido necesario hacer para obtener ese lucro, ni siquiera el deterioro que el uso del material rodante causa a éste i a la línea en cada dia de movimiento i trabajo.

El mandatario de la Compañía ha observado que en mi escrito de contestación yo me habria apoyado erróneamente en el artículo 51 de las *Leyes de la Guerra* publicadas por el Instituto de Oxford, artículo que se refiere a ferrocarriles de propiedad del Estado enemigo, siendo así que el aplicable al caso presente es el 55 que se refiere a ferrocarriles particulares. Efectivamente, el primer artículo que yo cité no podria aplicarse al caso sino por analogía i en vista de los precedentes establecidos por la ocupacion de los ferrocarriles franceses por parte de los alemanes durante la guerra de 1870-1871. La manera en extremo vaga con que el artículo 55 habla de indemnizaciones, sin especificar los perjuicios que deben ser materia de ellas, así como el precedente referido i la opinion de autores mui distinguidos, manifiestan que el artículo 51 es aplicable tambien al caso de los ferrocarriles particulares en cuanto determina que éstos sean devueltos al fin de la guerra en el estado en que se encuentren. Cuando se impone a los beligerantes la obligacion de indemnizar por el uso que hagan de las líneas férreas, se les constituye en realidad en verdaderos arrendatarios; i es bien sabido que el derecho no obliga al arrendatario a devolver la cosa arrendada sino en el estado en que la recibió tomándose en cuenta el deterioro ocasionado por el uso i goce lejitimos. Es evidente que no seria lícito destruir sin objeto la línea ni su material rodante, porque todo arrendatario debe cuidar la cosa arrendada como un buen padre de familia. Tal es el alcance que he dado al artículo 51, i el motivo porque lo he creido aplicable al caso de los ferrocarriles particulares. Jamas he pensado, como gratuitamente lo supone mi honorable contradictor, en citar el artículo 51 «a fin de probar que está autorizada la destruccion de ferrocarriles i telégrafos pertenecientes a particulares cuando las necesidades de la guerra así lo exijan, bastando devolver estas obras al tiempo de la paz en el estado en que se encuentren.»

La destruccion de ferrocarriles particulares puede llegar a ser lícita, lo mismo que la de otros bienes, tambien particulares,

cuando las necesidades de la guerra lo exijan imperiosamente; pero este caso se rige por otras reglas de Derecho Internacional muy diversas de las consignadas en los artículos 51 i 55 del *Manual de Oxford*.

He sostenido que los perjuicios que ocasiona la guerra civil no confieren al neutral damnificado acción alguna contra el Estado en que aquella se desarrolló. Apoyé esta tesis en el testimonio de los más notables tratadistas del Derecho Internacional, cuyas textuales palabras he reproducido. El representante de la Compañía ha tenido a bien dar una singular interpretación a la doctrina de los autores que he citado. Hace al efecto una distinción que ellos ni siquiera han insinuado, entre la guerra civil misma i cierta clase de sucesos que supone muy frecuentes mientras ella dura, tales como tumultos populares, atentados dinamiteros i otros semejantes. Son estos últimos, dice, los que no imponen responsabilidad alguna a la nación; pero los actos del Estado se la imponen, ya sea que se ejecuten por funcionarios constitucionales o por aquellos que en circunstancias extraordinarias lo representen.

Los autores cuya opinión he invocado, i a los cuales podría agregar muchos otros, no hacen distinción alguna entre los diversos actos de una guerra civil, sino que se pronuncian en términos generales i absolutos. Basta leer sus propias palabras para convencerse de ello.

Si el Gobierno de Chile, en circunstancias verdaderamente premiosas, declaró en alguna ocasión que tratándose de un abuso del Estado, se mostraría solícito en dar la debida satisfacción i en conceder la indemnización competente, no quiso con eso sino mostrar los sentimientos de equidad de que estaba animado. Un abuso es, por otra parte, algo de vituperable i que puede en realidad acarrear responsabilidad al que lo comete. Pero los actos de la guerra civil que no pueden calificarse como abuso, no imponen tampoco responsabilidad. Esta es la verdadera doctrina de los tratadistas; la práctica, por desgracia, no es la misma, i Calvo tiene cuidado de condenarla severamente. Las naciones débiles se ven a veces en el caso de otorgar a los extraños indemnizaciones que

niega a los suyos propios; pero esto no podrá jamás constituir una regla de equidad ni de justicia.

Ha invocado, por fin, el reclamante las estipulaciones del tratado celebrado entre la República de Chile i el Reino de la Gran Bretaña con fecha 4 de Octubre de 1884; i pretende que el caso actual es contemplado en el artículo 17 de ese tratado i que este tribunal está formado por los árbitros que en dicho artículo se instituyen.

Mi honorable contendor sufre acerca de este punto una verdadera paralojizacion. No se trata en el caso actual de propiedades de súbditos británicos que hayan sido tomadas, usadas o menoscadas por las autoridades del país. Se trata de perjuicios que se dicen causados por medidas bélicas, lo que es enteramente diverso. El Gobierno de Chile no se ha apoderado de ninguna clase de bienes de los reclamantes; lo único que ha hecho es poner cierta limitacion a su uso, o colocarlos en situacion de que no sirviesen para hostilizarlo. El tratado no se refiere a este caso, ni ha pasado por la mente de los que lo negociaron derogar con él los principios universalmente aceptados que constituyen las leyes de la guerra. Ni el Gobierno británico ni el de Chile pensaron tampoco que hubiera llegado el caso de aplicar el art. 17 del tratado, puesto que no habria sido entónces necesario celebrar la Convencion de 26 de Setiembre de 1883, i habrian procedido simplemente al nombramiento de árbitros en la forma que el mismo artículo determina. V. E. no es, no necesito decirlo, el tribunal de árbitros a que se refiere el tratado, i la Convencion no ha establecido en parte alguna que este tribunal se constituia en cumplimiento del tratado; al cual no ha hecho ni siquiera una remota alusion.

Por lo que hace a la pretension de que se juzgue este caso en conformidad a lo dispuesto en la lei chilena sobre policia de ferrocarriles, ha sido preciso para formularla echar en completo olvido lo estipulado en el art. V de la Convencion. En él se establece que el Tribunal habrá de decidir las reclamaciones en mérito de la prueba rendida i con arreglo a los principios del Derecho Internacional i a las prácticas i jurisprudencia establecidas por los tribunales análogos modernos de mayor autoridad i prestigio. V. E. no puede, pues, fundar sus sentencias en las leyes internas del país, a ménos

que los mismos principios del Derecho Internacional nos remitan a ellas. Tan injustificado seria fallar únicamente por las leyes internas de Chile, como lo seria aplicar exclusivamente las leyes de la Gran Bretaña.

La lei chilena de ferrocarriles a que el reclamante procura acojerse, no seria tampoco aplicable a este caso, aún cuando fuese juzgado por un tribunal chileno i en conformidad a las leyes nacionales.

El art. 62 de dicha lei determina que «en el caso de conmocion interior o de invasion extranjera, el Gobierno podrá *tomar de su cuenta* el uso de los ferrocarriles, abonando a la empresa la cantidad que correspondiere, tomando por base para el avalúo, el término medio de lo que hubiere producido el camino, durante los últimos seis meses». El contendor estudiando el caso por el método analítico que ántes ha empleado para el exámen de la doctrina internacional i de la opinion del señor Vergara, se complace en manifestar que la palabra *uso* de que se vale la lei no alcanza a significar la *explotacion* de la línea, puesto que usar es valerse de una cosa haciéndola servir para algun ministerio, mientras que *explotar* significa sacar utilidad de un negocio en provecho propio.

Comprende V. E. que no es posible fijar el verdadero sentido de una proposicion gramatical, ni siquiera el de una sola frase, ateniéndose a la definicion de una de sus palabras i prescindiendo de las demas, cuyo conjunto viene a dar al período entero su verdadero sentido. Es cierto que el Diccionario define la palabra *usar* como lo dice mi honorable contradictor; pero tambien lo es que la palabra *uso* que es la consignada en la lei, tiene entre otras escepciones la «de servicio o aprovechamiento actual de las cosas»; i el de «goce o manejo de una cosa, aprovechándose de ella, aunque no se tenga la propiedad ni la posesion». Esto dice testualmente el Diccionario, i ya vé V. E. que no iba yo descaminado cuando traducia por la palabra *explotar* la frase de la lei, ya que la idea de sacar utilidad de un negocio en provecho propio está comprendida en la de gozar una cosa aprovechándose de ella. El mismo verbo *usar* tiene un significado, que lejos de pugnar con la idea que encierra la palabra *explotar* la comprende tambien en su sentido vago i jenérico que le atribuye el Diccionario.

Pero para disipar cualquiera duda que pueda suscitar la palabra uso que consigna la lei, basta fijarse en el contesto del período entero, i notar que viene precedida de la frase *tomar de su cuenta*, que tanto importa como hacerse cargo de lo que de algun modo pertenece a otro, segun lo dice tambien el Diccionario. Así, pues, tomar el Gobierno de su cuenta el uso de los ferrocarriles es lo mismo que suspender el goce del dueño de ellos i aprovechándose de sus servicios sea para uso propio, sea para explotarlo o sacar provecho de ese mismo uso. La lei se ha puesto en el caso de que el Gobierno tome a su cargo la administracion i uso de la línea, cosa completamente diversa de adoptar medidas para que la misma línea no sirva a los propósitos estratégicos del adversario. Las autoridades de Chile no tomaron de su cuenta en 1891 el uso del ferrocarril de Antofagasta sino que se limitaron a impedir que lo utilizase el enemigo para marchar en su persecucion o para proporcionarse noticias que, sabidas, podian decidir desfavorablemente el éxito final de la contienda.

No seria, por tanto, aplicable al caso actual la disposicion del artículo 62 de la lei de policia de ferrocarriles. El Congreso de Chile i el Presidente de la República sabian bien cuando se dictó la lei, que el Gobierno tenia la facultad de usar los ferrocarriles particulares en caso de guerra, i que esta facultad le estaba reconocida por el Derecho Internacional. La disposicion tuvo por objeto conceder indemnizacion de los perjuicios que ocasionase a sus dueños el uso o explotacion de las líneas. Pero no hai una palabra en la lei que indique en el lejislador el propósito de hacer extensiva la indemnizacion a los perjuicios causados por medidas militares sustancialmente diversas del uso i explotacion, como son las que han dado motivo al presente reclamo.

D.—Cobro de intereses.

El mandatario de la Compañía reclamante funda este cobro en meros motivos de equidad i en el artículo 60 del Manual de Oxford. Invoca tambien en su apoyo la prescripcion del Reglamento de este Tribunal que ordena hacer distincion entre capital e intereses cuando tambien se reclamen estos últimos.

Ante V. E. que constituye un tribunal de derecho, no pueden

invocarse motivos de simple equidad. He manifestado en la defensa contra otras reclamaciones, que es un error atribuir a este Tribunal el carácter de arbitrador i amigable componedor llamado a fallar sin sujecion a otra regla que lo que la prudencia i equidad le dictaren. He tenido el honor de recordar precedentes i autoridades irrecusables para comprobar que la forma impuesta a los fallos por el artículo V de la Convencion, importa la constitucion de un tribunal de derecho, i nó de un tribunal de equidad. No es lícito, por consiguiente, fundar una peticion hecha a V. E. en razones de simple equidad, prescindiendo i aun contrariando los principios establecidos por el Derecho.

El artículo 6o del Manual de Oxford solo ordena que las prestaciones en especie i contribuciones de guerra que no sean pagadas al contado, sean comprobadas por medio de documentos o recibos. Ni se trata, por tanto, en este artículo del caso sobre que versa la presente reclamacion, ni explícita o implícitamente ordena el pago de intereses por el capital que se adeuda.

El Reglamento de este Tribunal ha ordenado que el memorial haga distincion entre capital e intereses, para poder determinar a punto fijo a cuanto monta la suma total del reclamo; pero no ha creado un nuevo derecho para los reclamantes. Si el reclamo de intereses está fundado en el derecho, el Tribunal lo reconocerá, así como lo rechazará en el caso contrario. Una lei de procedimientos como es el Reglamento del Tribunal, no puede crear derechos que son propios solamente de leyes sustantivas.

No pudiéndose pedir intereses en nombre de la equidad, hai que examinar si esta peticion tiene algun fundamento en el derecho. Creo haber demostrado en el escrito de contestacion que, segun los principios jenerales del derecho que todas las lejislaciones consignan i acatan, no se deben intereses que no han sido pactados, sino como indemnizacion por la mora en el pago del capital. Manifesté asi mismo que en el caso actual, no ha habido mora, porque no se ha vencido un plazo espresamente estipulado para el cumplimiento de la obligacion en el supuesto de que ella exista, i porque fuera de ese caso no hai mora miéntras no exista reconvention judicial: *nulla intelligitur mora ubi nulla petitio est.*

Mi honorable contendor me reprocha haber invocado en apoyo de la defensa las reglas del derecho civil, habiéndome opuesto a la aplicacion de esas reglas cuando ellas amparaban el derecho de la Compañía. Debo a mi turno manifestar que el representante de la Compañía incurre en un error que es preciso desvanecer para mayor claridad del debate. Lo que yo he sostenido i sostengo es que no puede ser juzgado este caso con arreglo a las leyes internas del país, porque el artículo V de la Convencion indica cuáles son las fuentes a que el Tribunal debe acudir para fundar sus resoluciones. Las leyes nacionales podran tener aplicacion en estas reclamaciones solamente cuando los principios del Derecho Internacional asi lo determinen. Los principios jenerales de lejislacion i sobre todo del derecho civil son en gran parte la base del Derecho Internacional. El Derecho romano es invocado a cada paso por todos los autores de Derecho de Jentes, como fundamento de las doctrinas que defienden.

Por mi parte he ocurrido tambien al tratarse de intereses, a los principios jenerales del derecho civil; i culpa mia no es si esos principios estan perfectamente reflejados en el Código Civil chileno. Por fácil que me haya sido, no he citado las prescripciones de esta lei, i en mi contestacion ni siquiera he hecho mencion del Código al tratar la cuestion de intereses. La verdad es que nuestro Código, asi como el frances, i la jeneralidad de los Códigos modernos han dado la fuerza de un precepto positivo a principios de derecho existentes i respetados desde el tiempo de la lejislacion romana.

Esos principios invoco nuevamente; i aguardo que, en conformidad a ellos, V. E. no dará en ningun caso lugar al abono de intereses que se solicita. Aguardo, asi mismo, que la reclamacion será desechada en todas sus partes, si es que el Tribunal no llegara a dar lugar a las escepciones previas que tengo deducidas.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Isaac de T. Pinto, por la Compañía Huanchaca de Bolivia, mandataria de la sociedad *The Antofagasta and Bolivia Railway Company Ltd.*, reclama del Gobierno de Chile la suma de doscientos mil pesos por compensacion e indemnizacion de pérdidas reales i efectivas que le impuso la ocupacion de su línea por las autoridades de Chile.

El memorialista espone que pronunciada la guerra civil en 1891, numerosas tropas fieles al Gobierno del señor Balmaceda ocupaban las provincias de Tarapacá i Antofagasta; que vencidas i desechas totalmente por los congresistas las de Tarapacá, un cuerpo del ejército adicto a Balmaceda, de 2,500 hombres mas o ménos, al mando del coronel Cámus, dominaba todavia en Antofagasta i amenazaba desde allí a Tarapacá; que para los revolucionarios vencedores, era necesario desalojarlos, i para Cámus i su parttda era de inmensa trascendencia conservar, si no el puerto de Antofagasta por lo ménos dominar el interior por algun tiempo i salvar en seguida esas tropas; que, dada esta situacion, Balmaceda, en 13 de Marzo, poco despues de saber la derrota en Pozo Almonte, ordenaba por telegrama a sus lugar-tenientes que retirasen todo el material del ferrocarril de Antofagasta al interior, dejando solo lo preciso para movilizar la tropa, que el Gobierno abonaba perjuicios, que, si no podia sostenerse el puerto, se abandonara i se retirara el ejército a Calama, que destrozaran la línea en algunos puntos i que no dejaran carro ni máquina alguna en el camino, que insistió en que se llevara a efecto este plan en varios telegramas posteriores, indicando la urgencia de ejecutarlo, porque, a su juicio de ello dependia el éxito; que el comandante de armas, coronel don Benedicto Silva, fundándose en el telegrama del Presidente de la República de 13 de Marzo, espidió el dia 14 un decreto en que ordenaba poner a disposicion de la Comandancia Jeneral de Armas todo el material rodante del ferrocarril, en la intelijencia de que el Supremo Gobierno abonaria los perjuicios; que, como complemento de este decreto, el coronel Silva dirijió dos notas al administrador

del ferrocarril, don José Miguel Serrano Urmeneta, para que diera cumplimiento a dicho decreto, i como fuera la orden terminante i se ofreciera el abono de perjuicios, el administrador consideró que al obedecer en estas condiciones al decreto del comandante jeneral de armas quedaba a salvo su responsabilidad: que, en consecuencia, se subió al interior todo el material sobrante del ferrocarril, es decir, el que no fuera estrictamente necesario, en prevision de una retirada, para conducir las tropas del coronel Cámus; que el 19, habiendo aparecido los buques de la Escuadra en la bahía i en tierra los batallones del Ejército congresista, huyeron las fuerzas de Cámus i continuaron su camino, cumpliendo las órdenes del señor Balmaceda, es decir, destruyendo la línea en algunos puntos; que don Enrique Villegas, intendente de la provincia en esa época, en su diario de viaje publicado en el número 11,192 correspondiente al 22 de Setiembre de 1891 de *El Ferrocarril*, espresa testualmente lo que sigue: «Antes de retirarnos a Calama hicimos destruir hacia Antofagasta un medio kilómetro de línea férrea», que este mismo señor agrega que se dejaron solo dos máquinas en el puerto, una pequeña remolcadora para el servicio del muelle i de la estacion, i la otra inservible, por saltarle sus tubos i otras piezas indispensables; que el mismo día 19, ocupada la plaza por el Ejército constitucional, el coronel Jorje Boonen Rivera, a nombre del Estado Mayor, dió orden a la administracion del ferrocarril que procediera cuanto antes a reparar las máquinas i elementos que habian quedado en poder de la empresa, trasmitiéndose orden verbal a nombre del mismo por el señor Ricardo Orchard para que se alistara sin demora la remolcadora *Relámpago*, la cual comenzó en el acto a prestar servicios; que el jeneral don Adolfo Holley, jefe del Estado Mayor, confirmó en seguida personalmente estas órdenes i ofreció doble salario i fuertes gratificaciones a los obreros por cada día que adelantaran en la reparacion de dichas máquinas; que, por otra parte, el secretario jeneral de la delegacion del Congreso, don Joaquin Walker Martinez, tuvo conocimiento de que existian a bordo de un buque tres máquinas pertenecientes al ferrocarril, e inmediatamente dió orden el mismo día 19 de Marzo para que se de-

sembarcaran a fin de que estuvieran armadas i listas al dia siguiente lo que se logró trabajando dia i noche en esta operacion e impidiéndose en absoluto todo tráfico i servicio en el muelle de la Compañía; que preparados estos elementos i carros blindados i artillados que se construyeron tambien en la maestranza de la empresa, se emprendió por el coronel Boonen Rivera, al mando de un cuerpo de ejército, la persecucion del enemigo; que de esta manera la Compañía, si tuvo que entregar a las fuerzas del señor Balmaceda elementos para que pudieran escapar, tambien a la otra parte, las fuerzas congresistas, le facilitó todo lo que le quedaba a fin de perseguir al enemigo i apoderarse de pertrechos valiosos i abundantes, asi que su neutralidad queda puesta bien en claro; que no solamente fué ocupada la vía férrea de la Compañía, sino tambien el telégrafo, que el dia 19 de Marzo ya aludido, una comision de las fuerzas congresistas tomó posesion de él cerrando, lacrando i llevándose las llaves de sus oficinas, para que no pudieran usarlo sino las autoridades civiles i militares de la plaza, procedimiento que solo se modificó el 8 de Abril, dia en que se devolvieron las llaves de la oficina telegráfica a la administracion; que no fueron tampoco pequeños los perjuicios que sufrió la línea telegráfica a consecuencia de haber sido cortada en diversos puntos, segun lo exijia la seguridad de las operaciones militares de uno i otro bando i por causa de los aparatos, baterías, alambre forrado, discos de papel, muebles de las oficinas, etc., etc., que eran trasportados de un lugar a otro o destruidos por la division Cámus, a fin de impossibilitar el servicio del enemigo; que este estado de cosas duró hasta que el 6 de Abril el intendente del partido congresista, don Manuel Vicuña, espuso en una nota dirigida al administrador del ferrocarril: «que habiendo cesado las operaciones militares que interrumpieron el servicio público del ferrocarril por haberse llevado al interior el representante del dictador, don Enrique Villegas, todo el material rodante, el señor administrador podia disponer que él fuera trasladado a las estaciones que lo exijan para restablecer dicho tráfico tan pronto como fuere posible, i evitar así mayores perjuicios»; que el administrador espresó que como se necesitarian algunos dias para volver el material que se habia llevado fuera, solo el

dia 10 del mismo mes comenzaria el funcionamiento ordinario del ferrocarril, lo que en efecto se realizó; que la total ocupacion de la línea férrea con todo su material rodante produjo tambien daños i perjuicios en las obras de cañería de agua potable i prolongacion de la via férrea de Uyuni a Oruro; que el transporte del agua del Loa por tubos de fierro, bajo tierra, era una gran faena que tenia activísimos trabajos organizados que llegaban ya en ese tiempo hasta el Salar; que la imposibilidad de conducir sus materiales por ferrocarril debió paralizarlos, produciendo en la empresa la desorganizacion consiguiente, el mantenimiento de los sueldos fijos de los empleados i los mayores gastos de una reinstalacion; que solo el 24 de Marzo una nota del jefe del ejército constitucional, don Estanislao del Canto, vino a poner término a la suspension, permitiendo al administrador conducir por primer tren los materiales necesarios; que hai que agregar a estos daños los causados por el ejército fujitivo de la division Cámus en San Pedro, por materiales i útiles de la cañería destruida; que los perjuicios orijinados en la obra de prolongacion del ferrocarril de Uyuni a Oruro se determinan fácilmente, teniendo presente que la Compañía reclamante, que era concesionaria de esa seccion del ferrocarril, habia contratado su construccion con el señor Wessell, obligándose la Compañía a acarrearle todos los elementos necesarios para la prosecucion de los trabajos, i ocupada la línea de Antofagasta por las fuerzas del Gobierno, no pudo la Compañía cumplir sus compromisos con el contratista Wessell, i hubo de pagarle las indemnizaciones consiguientes; que aun después de restablecido el tráfico en 10 de abril hubo todavía una nueva suspension que ocurrió desde el 14 al 19 de Agosto, pues con el objeto de impedir que circulara la noticia de la espedicion que se dirigia a Quinteros, las autoridades de Antofagasta prohibieron que los trenes se dirigieran al interior durante esos dias; que esta segunda ocupacion de la via produjo las mismas consecuencias i perjuicios que la primera; que el artículo 62 de Policía de Ferrocarriles de 6 de Agosto de 1862, determina que ocupada por el Gobierno una línea férrea de propiedad particular, deberá abonarse como indemnizacion lo que sea proporcional al producto

medio de la línea durante los últimos seis meses, lo que es fácil de determinar por los libros de contabilidad de la empresa; que esto es por lo que respecta a la indemnización por lucro cesante: que los perjuicios directos en el material fijo o rodante del ferrocarril i de la cañería de agua potable i por la paralización de sus obras en construcción, deben ser pagados separadamente i están determinados por el ingeniero señor David Martínez en siete mil quinientos pesos los causados a la línea, en dos mil quinientos cincuenta pesos setenta i nueve centavos los causados a la cañería de agua potable; que el valor de los efectos destruidos i perdidos de la misma cañería alcanza a cuatro mil cuatrocientos tres pesos sesenta i cinco centavos; que los perjuicios que ocasionó a la línea en construcción de Uyuni a Oruro la paralización de los trabajos asciende, según la primera cuenta, a treinta i seis mil quinientos sesenta i un bolivianos, i en conformidad a la segunda, a veinte mil quinientos treinta bolivianos cuarenta centavos; que todo, en conjunto, equivale a doscientos mil pesos moneda chilena, que es lo que se reclama del Gobierno de Chile, mas intereses legales del seis por ciento anuales devengados desde la fecha de los acontecimientos hasta el día del pago; que la lei de 17 de Enero de 1884 autorizó a la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta para prolongar su línea en dirección a Bolivia i le garantizó el 6 por ciento anual sobre el capital que se invirtiera, que dicha concesión autorizó a los concesionarios la transferencia de sus derechos bajo la condición de quedar sometida ella i las personas o sociedades a quienes transfiriera sus derechos exclusivamente a las autoridades i leyes de la República; que por decreto de 2 de abril de 1889, el Gobierno de Chile aceptó la transferencia que se hizo de todos los derechos de los concesionarios a la sociedad anónima titulada *The Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company Ltd.*, registrada en Londres, que el decreto de aceptación termina con la declaración que la Compañía cesionaria deberá constituir su domicilio en Chile para todo lo concerniente a su administración i contabilidad; que de esto se deduce que la *Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company Ltd.*, es una sociedad anónima inglesa, constituida en conformidad a las leyes de la Gran Bretaña, con

accionistas i capitales ingleses i es la dueña reconocida por el Gobierno de Chile de la via férrea de Antofagasta a Bolivia con todas sus dependencias, que dicha Compañía está domiciliada en Chile para la administracion de estas obras, i en lo concerniente a ellas está sujeta a las leyes chilenas, una de las cuales es la Convencion de Arbitraje de 30 de Abril de 1894, fundada en la cual se presenta esta reclamacion; enumera los directores de la Compañía todos ellos residentes en Lóndres; que así como es indiscutible el derecho de las autoridades chilenas para ocupar totalmente en dos ocasiones durante la guerra civil el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, así tambien es indiscutible el deber que tiene de indemnizarle el Gobierno de Chile por ello.

Se acompañan como documentos probatorios: 1.º poderes que constituyen la personeria de don Isaac T. Pinto; 2.º recorte de diario (telegrama); 3.º decreto de la Comandancia Jeneral de Armas de Antofagasta; 4.º nota del comandante jeneral de armas de Antofagasta al administrador del ferrocarril de la Compañía reclamante; 5.º cuatro notas del intendente de Antofagasta al administrador del ferrocarril de la Compañía reclamante; 6.º tres notas del comandante jeneral de armas de Antofagasta al administrador del ferrocarril de la Compañía reclamante; 7.º nota de don J. M. Serrano, administrador del ferrocarril en construccion al intendente de Antofagasta; 8.º seis cuentas; 9.º carta del ingeniero de la Compañía al administrador del ferrocarril de la sociedad reclamante.

En la contestacion, el ajente de Chile opone a la demanda las siguientes escepciones:

1.ª Inadmisibilidad del memorial por no ajustarse éste a las prescripciones del Reglamento;

2.ª No ser bastante el poder con que ocurre el memorialista; incompetencia del Tribunal para conocer de la presente reclamacion.

La primera escepcion se funda en que no se ha cumplido con los artículos II, III, IV V, VIII i IX del Reglamento; la segunda en que los estatutos de la Compañía reclamante no confieren la facultad a los directores para otorgar poder a personas distintas de ellos

misimos ni ménos la de que puedan autorizar al mandatario para delegar su poder; que tampoco puede, segun dichos estatutos, conferirse el mandato sino por el directorio en cuerpo, i no por uno o dos de sus miembros, i que, por consiguiente, no es lejítima la personería del señor Isaac de T. Pinto; que, aparte de esto, los términos del poder restrinjen el mandato a percibir i cobrar ante el Tribunal Arbitral, nombrado al efecto, del Gobierno de Chile los fletes devengados por trasportes de sus tropas durante la guerra de 1891 i los perjuicios ocasionados por la suspension del tráfico a causa de la ocupacion de la línea para las operaciones de los beligerantes i, sin embargo, el memorialista amplía la reclamacion a objetos mui diversos a los que acaban de especificarse; por ejemplo, perjuicios causados en la línea telegráfica, en los trabajos del ferrocarril de Uyuni a Oruro i en la cañería de agua potable; de consiguiente, en caso de que se estimara correcta la personería del memorialista, éste no podria ser oido por el Tribunal sino en cuanto a los fletes devengados i perjuicios ocasionados por la suspension del trafico; la tercera escepcion se funda en que la sociedad reclamante no es súbdito británico por ser sociedad anónima, i que, si no se acepta en este caso esta lejítima escepcion, acontecerá el absurdo de que un ciudadano chileno está amparado para ocurrir ante este Tribunal, pues, de los siete fundadores de la *Antofagasta and Bolivia Railway Company, Limited*, uno es el señor don Melchor Concha i Toro, conocido ciudadano chileno, dueño de la sétima parte de la empresa; que nunca pudo entrar en la mente de los firmantes de la Convencion de 1893 el propósito de amparar a ciudadanos e intereses chilenos, con verdadero desmedro de la soberanía nacional; que solo por ser tan conocido el señor Concha i Toro, que ha sido ministro de estado, diputado i senador de la República, ha podido llamarle la atencion de ser un chileno propietario de la sétima parte de los bienes de la Compañía reclamante; que bien puede suceder que haya entre los demas socios otros chilenos o personas que no sean inglesas i que no tengan derecho a la jurisdiccion de este Tribunal; que, aparte de esto, la lei chilena, que dió vida a las concesiones que explota la Compañía reclamante, dispone que cualesquiera que sean las personas o

sociedades a quienes se trasfieran las concesiones, quedarán ellas en todo sometidas exclusivamente a las autoridades i leyes de la República; que, cuando tuvo lugar la trasferencia a la Compañía reclamante, ésta se apresuró a obtener, del Gobierno de Chile, la aprobacion de la cesion; que para este efecto se dictó el supremo decreto de 2 de Abril de 1889, que, entre otros fundamentos, aduce, como mui importante, el de que las leyes de 17 de Enero de 1884 i de 28 de Agosto de 1886 otorgaron la concesion para construir el ferrocarril bajo la condicion de que la compañía o personas concesionarias se considerarian como domiciliadas en Chile, quedando en todo caso sometidas exclusivamente a las autoridades i leyes de la República; que esta condicion no tiene otro alcance i significado sino el propósito de eliminar en absoluto toda reclamacion diplomática por parte de la Compañía, i el de someterla exclusivamente a la jurisdiccion de los tribunales de Chile; que si los pactos deben ser respetados i si ellos constituyen una lei para los contratantes, segun el principio de derecho *Pacta dant legem contrahentibus* principio consagrado por el artículo 1,545 del Código Civil chileno, es evidente que la presente reclamacion no ha podido ser deducida ante este tribunal de escepcion, que no es una autoridad de la República, i que no esta llamado a juzgar por las leyes internas de la República, sino en cuanto éstas sean aplicables con arreglo a los principios del Derecho Internacional; que precisamente en prevision de un caso como el actual se consignó la disposicion que invoca en las leyes i decretos que deja mencionados; que renunciada la jurisdiccion que emana de dos potencias diversas, para someterse exclusivamente a la que emana de una sola de ellas, es evidente que no puede la Compañía reclamante, sin violar un pacto espreso, ocurrir ante este Tribunal; que solo los tribunales de Chile son competentes para oír i fallar, en conformidad a las leyes del pais, la reclamacion que ha sido presentada.

Solicita, en consecuencia, que el Tribunal se declare incompetente para conocer en virtud de los dos motivos que deja espuestos. Espone que en órden a los hechos relacionados por el reclamante, no estando probados, habrá de esperarse que se rinda la

prueba consiguiente, sin lo cual no podrá aceptarlos el Tribunal; que los recortes de diario no tienen valor alguno.

Examinando las numerosas cuestiones que surgen de la reclamacion, bajo el puro aspecto de derecho, advierte que el primer capítulo de la demanda «perjuicios causados en la línea férrea, 7,055 pesos,» podría eliminarlo de toda consideracion, pues el poder no habilita al mandatario para deducirlo, pero que, sin embargo, sin renunciar a su oposicion para que el Tribunal aprecie este capítulo por la razon espresada, debe manifestar que, segun el Derecho Internacional, un belijerante no contrae responsabilidad cuando adopta las medidas necesarias para que el otro no pueda darle alcance, si se causare perjuicios a terceros (Bluntschli); que el *Mannal de las leyes de guerra terrestre*, publicado en Oxford por el Instituto de Derecho Internacional en su artículo 32 espresa lo mismo, i en su artículo 51 prohíbe destruir ferrocarriles i telégrafos pertenecientes a particulares, pero autoriza esta destruccion cuando las necesidades de guerra así lo exigen, i que basta en tal caso, devolver estas obras en el estado en que ellas se encontrasen al tiempo de celebrarse la paz; que Foignet i Klüber sostienen que «el respeto a la propiedad privada en tiempo de guerra está limitado por las necesidades de la misma guerra. Las destruccion i confiscaciones llegan a ser lejitimas cuando sirven al éxito de las armas. A menudo es necesario, para atacar o defender una posicion, destruir los árboles de un parque, de un jardin o arrasar habitaciones particulares. En las marchas i contramarchas el ejército enemigo hará pedazos las plantaciones i destruirá las cosechas. Estos actos son consecuencias fatales de la guerra. De ellos no se da derecho a indemnizacion.» [Foignet, *Droit International Public*, páj. 296]. «Puede ser indispensable en ocasiones destruir hasta las ciudades, aldeas i otras habitaciones, arrasar jardines, viñas, campos, prados i bosques; en fin, todo lo que puede proveer de recursos a un enemigo, cuando se lleva a efecto una retirada peligrosa, o cuando es indispensable arrojarlo o hacerlo salir de sus posiciones», etc., etc. (Klüber, *Droit de Gens moderne de l'Europe*, seccion 262); que el memorialista confiesa que los perjuicios que cobra fueron efecto de la retirada precipitada del coronel Cámos i de la necesidad que tuvo éste de evitar verse perseguido por las fuerzas

constitucionales que estaban a la vista; que al 2.º capítulo, seis mil novecientos cincuenta i cuatro pesos cuarenta centavos, «por perjuicios causados en la cañería de agua potable», obsta la misma circunstancia de no estar incluido en el poder; pero que es vaga e indeterminada la base en que se funda; que en cuanto al tercer capítulo, «perjuicios causados en la construccion de la línea de Uyuni a Oruro, cincuenta i siete mil noventa i un pesos cuarenta centavos» en primer lugar ellos habian provenido del acto lejítimo de guerra ya enunciado, de que es lícito usar medidas de la naturaleza que espone el reclamante, para evitar persecucion del enemigo, i en segundo lugar, de que los perjuicios, en este caso, solo remotamente provinieron de aquellas medidas; que la paralización de los trabajos del ferrocarril de Uyuni puede compararse al desmedro en el comercio a causa de la guerra; que respecto al capítulo sobre perjuicios indirectos o sea falta de utilidades que debió percibir la empresa del ferrocarril durante el tiempo de la suspension del tráfico, el poder tampoco habilita para hacer este cobro; que el Derecho Internacional no acepta esta clase de reclamaciones, i hai precedentes que consagran esta doctrina: el Tribunal de Jinebra; la regla que el Khedive de Egipto, con aprobacion de las potencias europeas, impuso como base a la Comision Mista encargada de fallar las reclamaciones que se orijinaron con motivo de las insurrecciones en 1882; que Calvo, Fiore i Wharton sustentan la misma teoria; que el Tribunal no puede, en conformidad a los términos de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, separarse en sus fallos de estas doctrinas i precedentes; que, por otra parte, la lei chilena establece para el Gobierno de Chile la obligacion de indemnizar el uso de los ferrocarriles particulares en caso de guerra exterior o interior cuando toma i explota por su cuenta esos ferrocarriles, pero en el caso presente el Gobierno no explotó el ferrocarril de Antofagasta; que los intereses son improcedentes por cuanto no ha habido mora, puesto que hasta la fecha no hai deuda líquida, segun lo espresa el memorial, i habrá necesidad de un perito para estimarla; por último, agrega que la sociedad tiene su domicilio en Chile, como tambien sus bienes e intereses, i por la naturaleza misma del negocio, solo en este pais puede ejecutar sus transacciones i llevar

a efecto la esplotacion de su via férrea i cañeria de agua; que disfruta de singulares favores que le ha otorgado la lei chilena ya citada; i que, dadas estas condiciones, la Compañía no tiene accion alguna que hacer valer en contra del Gobierno de Chile por perjuicios sufridos durante la última guerra civil segun las reglas jenerales i conocidas del Derecho Internacional; que ésta es teoría estensamente dilucidada por los tratadistas de Derecho Internacional, arribando todos ellos a la conclusion de que tales reclamaciones son de todo punto inadmisibles. (Calvo, tomo III, seccion 1,280. Fiore, *Nouveau Droit International Public*. tomo III, Blunschli, *Droit International Codifié* art. 350 bis. Wharton, *International Law*, partida II, ch. IV, p. 219.)

En la réplica i dúplica se continúa la discusion sobre los mismos puntos ya debatidos i se recibió la causa a prueba, rindiéndose la que corre en autos; i

Considerando: que el señor Isaac de T. Pinto, que se presenta a nombre de la sociedad reclamante *The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited*, ha justificado legalmente su personería para deducir la actual demanda ante este Tribunal Arbitral, por medio de los poderes que ha acompañado i que le fueron conferidos por instrumentos públicos otorgados ante notario en Lóndres en 20 de Junio de 1894, en 7 de Abril de 1894 i 19 de Abril de 1895, en Valparaiso.

Considerando: que la sociedad *The Antofagasta and Bolivia Railway Company, Limited* se constituyó en Lóndres el 28 de Noviembre de 1888 en conformidad a las leyes inglesas i fué reconocida en Chile por decreto supremo de 2 de Abril de 1889 segun lo prescribe el artículo 468 del Código de Comercio chileno;

Considerando: que por las razones enunciadas en la sentencia que recayó en la reclamacion número 4 (Roberto Stirling, a nombre de la *Compañía Inglesa Anglo-chilena de salitres i ferrocarril, Limitada*) este tribunal es competente para conocer de las reclamaciones deducidas por una sociedad anónima inglesa debidamente autorizada para funcionar en Chile, que no hai en el presente caso ningun elemento nuevo que pudiera causar la denegacion de este derecho a la sociedad reclamante, que si el artículo 10 de la lei de

19 de Enero de 1884 que acordaba la concesion a la *Sociedad de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta*, en cuyos derechos está hoi dia incorporada la Compañia reclamante, prescribe que la «compañia i las personas o sociedades a quienes pudieran trasferirse sus derechos a la via férrea, quedaran, en todo caso, sometidas esclusivamente a las autoridades i leyes de la República», esta disposicion no se opone, en manera alguna, a que esta Compañia, de nacionalidad inglesa, invoque la jurisdiccion de este Tribunal, constituido por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, *que llegó a ser lei de la República* i cuyo propósito fué acordar a las personas británicas una jurisdiccion especial para ciertos asuntos determinados en la Convencion; que los principios enunciados en el precitado fallo de 30 de Setiembre de 1895, acerca del alcance que tiene la lei de 28 de Agosto de 1886, son igualmente aplicables al presente caso;

Considerando: que es supérfluo examinar la cuestion teórica promovida por el ajente del Gobierno de Chile i controvertida por la doctrina de Derecho Internacional, a saber: de si los extranjeros, individuos o sociedades, domiciliadas en un país, tienen derecho para reclamar por los perjuicios que sufrieran durante una guerra civil; que la Convencion de Setiembre de 1893 tiene precisamente por objeto solucionar esta cuestion de una manera práctica en lo que respecta a las reclamaciones británicas derivadas de la guerra civil, encomendando a este Tribunal Arbitral el que se pronunciara sobre sus méritos;

Considerando: en lo que concierne al primer capítulo de la reclamacion, que la Compañia no ha probado legalmente que una parte de las líneas del ferrocarril i del telégrafo fueron destruidas en Marzo de 1891 para un fin estratéjico, ni que el ejército dañara la cañería de agua potable o arrancara su material i que, por consiguiente, el cobro de catorce mil nueve pesos cuarenta i cuatro centavos no tiene cabida;

Considerando: en lo que concierne al segundo capítulo de la demanda, que la Compañia reclamante tampoco ha probado haber sufrido la pérdida de cincuenta i siete mil noventa i un pesos cuarenta centavos a causa de la suspension de los trabajos de la línea

de ferrocarril en construcción de Uyuni a Oruro; que se trata, cuando mas, de perjuicios indirectos por los cuales se puede hacerse responsable al Gobierno de Chile;

Considerando: con respecto al último capítulo de la reclamación, la ocupación de la línea por las autoridades gubernativas, que resulta tanto de los documentos que obran en autos, como de la prueba testimonial rendida, que las autoridades civiles i militares tomaron posesión exclusiva de la línea del ferrocarril de Antofagasta a la frontera de Bolivia, desde el 16 al 24 de Marzo i del 14 al 19 de Agosto de 1891, inclusive; que está comprobado por el decreto espedido por el comandante jeneral de armas de Antofagasta, don Benedicto Silva, por medio del cual ordenaba que se pusiera a su disposición todo el material rodante del ferrocarril en obediencia a las órdenes recibidas, la víspera por telégrafo, del Presidente de la República, agregándose que *se pagarían todos los perjuicios que sufriera por ello la Compañía*; por el decreto de 16 de Marzo de 1891 del mismo Comandante de Armas; por dos órdenes dirigidas el 19 de Marzo de 1891 al administrador de la Compañía i firmadas «Boonen Rivera» a nombre del Estado Mayor del Ejército congresista; por la orden por escrito dada al administrador del ferrocarril en 13 de Agosto de 1891, por el intendente de Antofagasta, señor José M. Walker de suspender todo tráfico de trenes desde ese día a media noche hasta nueva orden, suspensión que duró hasta el 19 en la tarde del mismo mes, como lo declara el mismo intendente en su comunicación de 7 de Setiembre; que todos estos hechos, que constan de documentos, están además ratificados por las declaraciones de testigos, entre los cuales sobresalen los del jeneral de división señor Holley, del ex comandante de armas señor Benedicto Silva, del ex-intendente señor Enrique Villegas i otros;

Considerando: que si en la carta de 6 de Abril dirigida al administrador del ferrocarril, se le dice que puede disponer del material del ferrocarril para el servicio público, no por eso deja comprobado que las autoridades gubernativas se mantuviesen en la posesión exclusiva de toda la línea férrea hasta esa fecha; que se desprende de la prueba testimonial rendida, que las operaciones militares terminaron pocos días después de la entrada de las

fuerzas congresistas a Antofagasta el 19 de Marzo, i no tuvieron necesidad de ocupar esclusivamente la línea férrea despues del 24 de Marzo;

Considerando: que si un belijerante tiene el derecho de tomar posesion de una línea férrea de propiedad de una sociedad particular, como tambien de todo el material para fines estratégicos i de su propia defensa, ello es a condicion de indemnizar a los dueños cuando les devuelva la línea para continuar la esplotacion; que este principio de equidad, universalmente aceptado hoi en el derecho internacional moderno, (Bluntschli, *Derecho Internacional Codificado*, párrafo 645 bis; *Declaracion Internacional de Bruselas*, artículo 6.º, *Manual de las Leyes de la Guerra*, publicado por el Instituto de Derecho Internacional Oxford, 1880, art. 55.—Calvo, *Derecho Internacional Teórico Práctico*, IV, párrafo 2,243) ha sido, desde tiempo atras, consagrado por la lejislacion chilena; que en efecto, el artículo 62 de la lei de policía de ferrocarriles de 6 de Agosto de 1862 prescribe que «en el caso de conmocion interior o de invasion estranjera, el Gobierno podrá tomar de su cuenta el uso de los ferrocarriles, abonando a la empresa la cantidad que correspondiere, tomando por base para el avalúo el término medio de lo que hubiere producido el camino, durante los últimos seis meses»; que esta disposicion justa i equitativa tiene indudablemente aplicacion en el caso presente, puesto que habia en ese tiempo una conmocion interior i el Gobierno de cada uno de los belijerantes tomó sucesivamente la línea por su propia cuenta apoderándose del material i prohibiendo a la Compañía todo tráfico; que importa poco el que el Gobierno hubiera o no esplotado las líneas miéntras él las ocupó; que si la lei hubiera tenido únicamente en vista la esplotacion, ella se habria limitado a prescribir la rendicion de cuentas durante dicha esplotacion dentro de condiciones determinadas; que ella se limita a prescribir que las indemnizaciones indicadas se debetan cuando el Gobierno «tomase de su cuenta el uso del ferrocarril»; que se trata en esto del uso por una suma dada;

Considerando: por lo demas, que es a virtud de las prescripciones de la lei que el Gobierno tomó posesion de la línea en Marzo de 1891, puesto que el comandante jeneral de armas, señor

Benedicto Silva, declara en su nota de 14 de Marzo de 1891, dirigida al administrador del ferrocarril de orden del Presidente de la República «que el Supremo Gobierno abonará todos los perjuicios que pudieran resultarle a la empresa con esta medida» i que este propósito del Gobierno de esa época ha sido confirmado por las declaraciones del ex-intendente Enrique Villegas, tomada por el juez de letras de Antofagasta el 14 de Enero de 1896;

Considerando: que este Tribunal Arbitral tiene indudablemente el derecho de aplicar la legislación interna de Chile a las reclamaciones que tienen su base en la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 i su justificación en el Derecho Internacional; que, por consiguiente, cabe aplicar lo prescrito por la lei chilena de 6 de Agosto de 1862 a los dos períodos de tiempo durante lo cuales el Gobierno tomó por su cuenta exclusiva el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia; que resulta del exámen de los libros practicado por intermedio del juez de letras de Antofagasta, que el producto medio alcanzado diariamente por la Compañía durante el mes de Mayo de 1891 fué de 7,962 pesos 72 centavos durante los seis meses que precedieron a Agosto de 1891 [agregando a la entrada de Marzo la parte proporcional prevista por el artículo 62 de la lei de 6 de Agosto de 1862]; que la primera entrada media debe servir de base para fijar la indemnización que se debe durante el primer período de la ocupacion del 16 al 24 de Marzo de 1891, sea por nueve dias, 61,671 pesos 6 centavos i la segunda entrada media para determinar la indemnización que corresponde al segundo período de interrupcion del tráfico sea por seis dias 52,474 pesos 32 centavos; que los gastos de explotacion de la Compañía durante esos cortos espacios de tiempo fueron los mismos que en tiempos normales, desde que todo el personal fué puesto a disposicion del Gobierno; pero que debe tomarse en cuenta un menor consumo de carbon, de aceite, etc., etc., i que se puede avaluar en el 10% de las entradas brutas; que por consiguiente, se debe a la sociedad, como indemnización la suma de 124.135 pesos 38 centavos, menos 10%, lo que produce la cantidad de 111,721 pesos 85 centavos;

Considerando: que del exámen de los libros resulta que las entradas de la Compañía disminuyeron considerablemente durante los dos

meses que el Gobierno ocupó la línea i prohibió todo tráfico en ella a la Compañía; que la entrada media mensual durante los *cuatro* meses que precedieron a marzo de 1891 fué de 281,639 pesos 66 centavos, mientras que la de este último mes no fué sino de 101,558 pesos 26 centavos i que la entrada media mensual durante los *cuatro* meses que precedieron a Agosto de 1891 fué 295,861 pesos 86 centavos, i la entrada de este último mes fué de 217,481 pesos 80 centavos.

Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral por mayoría de votos desintiendo el árbitro de Chile, condena al Gobierno chileno a pagar a la Compañía reclamante, dentro de los plazos i en las condiciones prescritas por el artículo VIII de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, la suma de 111,721 pesos 85 centavos mas los intereses del 6% anuales devengados desde el 25 de Marzo de 1891 sobre 64,494 pesos 96 centavos i los devengados, al mismo tipo, sobre 47,226 pesos 89 centavos desde el 20 de Agosto de 1891 hasta la fecha de la sentencia; se declara sin lugar lo demas que se pide en la demanda.

Santiago, 22 de Marzo de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 22 de Marzo de 1896.—*Diego Armstrong*, secretario.

VOTO ESPECIAL DEL ÁRBITRO DE CHILE

En concepto del arbitro infrascrito, el Tribunal ha resuelto esta reclamacion con la mas notoria i radical incompetencia.

No volveremos a dilucidar el punto de doctrina que dejamos latamente espuesto i justificado en el caso del reclamo número 4 de Roberto Stirling.

Por mas que sean absoluta i estrictamente aplicables al negocio que ahora nos ocupa, todas i cada una de las observaciones contenidas en el voto especial que emitiera el infrascrito en la ocasion recordada, no insistiremos en reproducirlas en este lugar, ya porque

no habria en ello utilidad alguna, ya, sobre todo, porque deseamos demostrar la falta de jurisdiccion i de competencia que el Tribunal ha tenido para conocer del presente reclamo, derivándola capitalmente de las estipulaciones de un contrato solemne intervenido entre las partes.

La lei de 19 de Enero de 1884, autorizó a la *Compañía chilena de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta* para prolongar esa vía férrea en direccion a Bolivia.

No ha habido en Chile empresa alguna que arrancara de la lei mayor o igual suma de concesiones i de favores.

Se le otorgó, desde luego, un verdadero privilejio esclusivo de sus explotaciones industriales, asegurándole (art. 3.º de la lei citada) que no se permitiria, por el término de veinte años, la construccion de otro ferrocarril que atravesare por territorio chileno, si en alguna parte de su trayecto se acercase a una distancia menor de *sesenta i cinco kilómetros* de la línea concesionaria favorecida.

El mismo Gobierno de Chile, que se reservaba la facultad de construir una vía férrea que, partiendo de Mejillones, pudiera empalmar con la de la Compañía privilegiada, se imponia la prohibicion de no atravesar con ese ferrocarril la línea divisoria entre este pais i Bolivia (inciso 2.º del art. 3.º)

Se concedió, despues, a la Compañía agraciada, el uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la vía i sus dependencias i la declaracion de utilidad pública de todos los que pertenecieren a las municipalidades o a los particulares, los que podrian adquirirse libres de derechos de alcabala.

Quedaron, en seguida, exentos de derechos de internacion todos los materiales i equipo de la vía i de sus estaciones.

Pero, aparte de este cúmulo de liberalidades, la *Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta* obtuvo asimismo el enorme i escepcionalísimo favor de que el Estado le garantizara un interes de seis por ciento anual, sobre un capital de tres millones cuatrocientos setenta i dos mil pesos (\$ 3.472,000), estimado al tipo fijo *de treinta i ocho peniques por peso*.

Era natural i era imprescindible que una empresa tan jenerosa i tan escepcionalmente amparada por la lei, se acojiera por entero a

sus mandatos i no reconociese en ella ni en sus sucesores, el derecho de ocurrir a otras autoridades u a otra jurisdiccion que a las creadas i reconocidas por el pais.

Fué, a este propósito, perfectamente esplicita, la estipulacion contenida en la cláusula 10.ª de la lei-contrato de 19 de Enero de 1884, que dice así:

«Artículo 10. La Compañía i las personas o sociedades a quienes puedan transferirse sus derechos a la vía férrea, quedarán *en todo caso*, sometidas *esclusivamente* a las autoridades i leyes de la República».

Seria difícil espresar en términos mas enérgicos i categóricos, una renuncia mas esplicita de parte de los concesionarios, a toda proteccion diplomática.

Esta cláusula, que no habria tenido objeto ni significado alguno, aplicada a la sociedad *chilena* que inició i llevó a efecto la prolongacion del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia; fué escrita, única i exclusivamente, para que rijiese con las personas o sociedades *extranjeras* a quienes pudieran trasferirse sus derechos.

I bien, son precisamente esas mismas personas, es la sociedad titulada *The Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company, Limited*, la que infringiendo abiertamente en la primera conyuntura que se le presentara, el estatuto orgánico de su fundacion, trae sus demandas contra el Estado, del cual recibió su vida, sus privilejios i la eficaz garantía de su crédito, ante un Tribunal creado a virtud de gestiones *diplomáticas* i con jurisdiccion especialísima para fallar *fuera* del derecho positivo-interno-chileno, al cual quedaron *esclusivamente sometidos* los concesionarios.

Se han hecho esfuerzos de dialéctica forense para desfigurar u oscurecer el nítido alcance i el trasparente significado de la cláusula 10.ª de la lei-contrato a la cual venimos refiriéndonos.

Pero, esos esfuerzos han tenido que ser desgraciados por mas que no pudiera negárseles el mérito de su valentía.

Se ha dicho, por ejemplo, siguiendo las huellas de una tesis profundamente errónea sostenida por la mayoría de mis honorables colegas en el fallo de la reclamacion núm. 2, que cualquiera que fuese el sentido i el alcance de la renuncia que consigna la lei-

contrato de 1884, ella habria cesado de producir sus efectos desde el instante mismo en que se creara el Tribunal establecido por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893.

Tambien esa Convencion, añaden los reclamantes, fué una *lei de la República* i, como mediante a ella se constituyó un Tribunal especial al cual podrian llevarse sus quejas contra el Gobierno de Chile *los súbditos de S. M. B.*, es claro que esta lei, posterior a la de 1884, ha concluido con la renuncia que hicieron los concesionarios del ferrocarril de Antofagasta i ha rehabilitado sus derechos para hacer valer el estatuto personal de su nacionalidad.

No es orijinal de los reclamantes esta nueva doctrina.

Ella apareció, por primera vez, como acabamos de recordarlo, sustentada por la mayoría de mis honorables colegas, en el fallo dictado en la reclamacion número 2. Allí se sostuvo i se hizo triunfar, por mayoría de votos, esta propia tesis, por cuanto se declaró que un contrato ajustado en Chile (Valparaiso) i sometido, por lo tanto, con arreglo al axioma de derecho internacional privado *lex loci contractus*, a las leyes i a las autoridades del pais, podia ser materia de resoluciones de este mismo Tribunal diplomático.

Se comprenderá que esta argumentacion reposa en una paradoja insostenible.

La Convencion de 1893 no ha creado derechos ni ha estinguido obligaciones.

Ese pacto estableció sencillamente un Tribunal para que decidiese las reclamaciones inglesas deducidas con motivo de la guerra civil de 1891, a saber:

«Con arreglo a los principios del derecho internacional i a las prácticas i jurisprudencia establecidas por los Tribunales análogos modernos de mayor autoridad i prestigio». [Art. 5.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893].

Este, únicamente éste, fué el cometido de que se encargara al Tribunal Anglo-chileno, del cual el infrascrito ha tenido el honor de formar parte.

Por manera que para afirmar, como inverosímilmente se lo ha hecho, que la Convencion de 1893, *ha derogado* i borrado las disposiciones del contrato-*lei* de 1884, seria necesario suponer que

«con arreglo a... jurisprudencia internacional», no puede una sociedad **extranjera** someterse a las leyes i autoridades de un país determinado con el objeto de obtener concesiones i privilegios de ese país.

Semejante teoría no se ha insinuado, no se ha bosquejado jamás por ningún tratadista, no se ha enseñado en ninguna cátedra, no se ha escrito en ningún libro i, ocioso es añadirlo, no se ha reconocido por ninguna cancillería i, muchísimo menos, se ha sancionado en ningún fallo de comisiones internacionales.

Sin ir mas lejos en demostración de nuestro aserto, vamos a señalar la verdadera i única teoría que domina esta materia, tomándola de un fallo de este mismo Tribunal Anglo-Chileno de 1893.

La *Compañía de Ferrocarriles de Tarapacá*, sociedad inglesa, incorporada en Londres (*The Nitrate and Railway Company, Limited*) i reconocida por el Gobierno de Chile, reclamó ante este propio Tribunal, una suma de cincuenta mil libras esterlinas por perjuicios causados al material i equipo de la empresa por los dos bandos contendientes en la guerra de 1891.

Como se ve, el caso era exactamente el mismo que el actual.

I todavía era mucho mas despejado en sus antecedentes.

Porque, al fin, la *Compañía de Ferrocarriles de Tarapacá* es una sociedad anónima inglesa, formada con las concesiones hechas en 1868, 1869 i 1871, por el Gobierno del Perú, a Montero Hermanos.

No fué en su origen, aquella sociedad, *exclusivamente chilena*.

No obtuvo jamás privilegio ni favores del *Gobierno de Chile*.

No se trasformó mas tarde en sociedad inglesa, con la concurrencia de *chilenos* que tuvieran o representaran la *sétima parte* del capital social.

No suscribió tampoco la sociedad inglesa de Tarapacá un acto de sometimiento, tan explícito i tan categórico, a las leyes i autoridades chilenas, como el que se impuso a la *Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company*, por el supremo decreto de 2 de Abril de 1889, que autorizó la transferencia que la antigua compañía chilena hiciera a la sociedad reclamante, con el siguiente considerando 2.º.

«Que en conformidad a la lei de 28 de Agosto de 1886 i al ar-

título 1.º de la lei de 19 de Enero de 1884, que autorizó la prolongación del ferrocarril de Antofagasta con dirección a Bolivia, *la compañía concesionaria i las personas o sociedades a quienes pudieran transferirse sus derechos, se considerarán domiciliadas en Chile i quedarán, en todo caso, sometidas exclusivamente a las autoridades i leyes de la República.»*

Esto dijo el supremo decreto citado i esto aceptó la *Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company*.

A trueque de ser reconocida en Chile, esta sociedad *inglesa*, heredera de los derechos i, por lo mismo, de las obligaciones de la antigua *Sociedad chilena de Salitre i Ferrocarril de Antofagasta*; ratificó i reconoció solemnemente las vinculaciones que ligaban a su antecesor con el Gobierno de Chile a virtud de la lei-contrato de 1884.

Pero, a pesar de todas estas circunstancias que diversificaban uno de otro caso i que hacían, por consiguiente, mucho ménos objetable la competencia del Tribunal en el caso de la sociedad de Tarapacá que en la de Antofagasta; sucedía que ámbas sociedades habíanse visto compelidas a hacer una idéntica renuncia de los fueros de su nacionalidad al obtener la primera, las concesiones que otorgara el Gobierno del Perú a Montero Hermanos en 1869 i 1871 i, la última, las que consagró la lei de 1884 en favor de la *Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta.*»

Las concesiones peruanas de 1868, 1869 i 1871 otorgaban, en efecto, a Ramon Montero Hermanos, la facultad de trasferir sus derechos, en todo o en parte, a terceras personas, siempre que si dicha trasferencia se hiciera en favor de extranjeros, *éstos quedarían sometidos a las leyes del país, sin poder ejercitar ningun recurso diplomático.*

Pues bien, va a verse ahora cómo el Tribunal, que en este caso de la reclamación de la *Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company*, se ha declarado *competente* i ha condenado al Gobierno de Chile al pago de una suma aproximada a ciento cincuenta mil pesos; se había declarado, por la inversa, *incompetente* para conocer i resolver del reclamo exactamente idéntico de los ferrocarriles de Tarapacá.

No ha alcanzado a mediar entre uno i otro fallo el espacio de cuatro meses.

El primero fué dictado el 15 de Noviembre de 1895 i este último el 23 de Marzo corriente, 1896.

El fallo de 15 de Noviembre de 1895, redactado por el honorable presidente del Tribunal, contiene las siguientes declaraciones de doctrina:

«Considerando: que los particulares o las sociedades pueden, a fin de obtener de un Gobierno extranjero, privilegios i concesiones de trabajos públicos, de minas o de *esplotacion de vias de comunicacion* i proveer así a sus intereses; *renunciar a la proteccion de sus Gobiernos* o comprometerse por un contrato a no ocurrir a la accion diplomática en caso de que surjieran dificultades entre ellos i el Gobierno concesionario: que teniendo todo Gobierno el derecho de no acordar tales concesiones sino a sus nacionales, puede, si consiente en otorgar las mismas concesiones a extranjeros, exigir de ellos que se coloquen bajo un pié de igualdad con los nacionales i que se comprometan no solamente a someterse a las leyes del país sino tambien a no provocar la intervencion de los Gobiernos a que pertenezcan en la solucion de cuestiones litijiosas que surjieren de contratos libremente celebrados; que ningun principio de Derecho Internacional prohíbe a los ciudadanos el pactar personalmente tales compromisos que, por lo demas, no obligan a los Gobiernos extranjeros.»

No hai medio de terjiversar el pensamiento i las doctrinas espuestas, en 15 de noviembre de 1895, *por el mismísimo Tribunal* que ha suscrito el fallo de 23 de Marzo de 1896.

Resulta de aquellas doctrinas:

1.º Que la renuncia de los fueros del estatuto personal que consagra los privilegios de la nacionalidad es perfectamente lícita i correcta ante los principios del Derecho Internacional, siempre que se hiciese en forma de un contrato conmutativo o sea, como dice el texto del considerando transcrito, con el fin de obtener de un Gobierno extranjero privilegios o concesiones de trabajos públicos entre los cuales se enumera, para mayor claridad de la tésis que hoi

discutimos, los que se relacionan con la explotación de vías de comunicación;

2.º Que como los Gobiernos tienen el mas perfecto derecho de no acordar tales concesiones sino a sus nacionales, pueden exigir a los extranjeros, a quienes quieran favorecer con ellas, *que se coloquen en igualdad de condicion con los nacionales, sometiéndose a las leyes i autoridades del pais*; i

3.º Que esta clase de pactos lícitos obligan individualmente a sus otorgantes sin comprometer a sus Gobiernos.

Hasta aquí el principio que domina *en abstracto* al caso en análisis.

Veamos, ahora, sus aplicaciones, segun la teoria de 15 de Noviembre de 1895:

«Considerando: que este Tribunal Arbitral, aun siendo un Tribunal de Justicia que falla en conformidad a los principios del Derecho Internacional i a la jurisprudencia de los tribunales análogos de «mayor autoridad i prestigio; *arranca de todos modos origen de un convenio diplomático acordado entre el Gobierno de Chile i el de la Gran Bretaña, en 26 de Setiembre de 1893*;

«Que resulta de la naturaleza misma de ese arbitraje que este Tribunal *reemplaza*, para dar solucion a una categoria determinada de negocios, a la *accion diplomática* trabada, en razon de ellos, entre ámbos Gobiernos i que, por consiguiente, los particulares o sociedades que se han obligado por contratos libremente celebrados, a no concurrir personalmente a la accion diplomática, *así como no podrian provocar directamente la intervencion de la Legacion Británica, tampoco podrian impetrar la jurisdiccion de este Tribunal de escepcion* para resolver las cuestiones que sujieran entre ellos i el Gobierno, con el cual han contratado i para con el cual han contraído compromisos espresos;

«Considerando: que la sociedad inglesa reclamante se encuentra hoy en el lugar de los primitivos concesionarios Ramon Montero Hermanos; que el Gobierno ha creído contratar «con sus nacionales i que, *autorizando a los concesionarios a transferir sus derechos a terceras personas extranjeras, ha querido que siempre la empresa del ferrocarril se encuentre en toda época, con respecto al Gobierno de la nacion, como una empresa peruana*; que esta es la única in-

terpretacion natural i lójica que quèpa dar a las cláusulas de los contratos de concesion que estipulan que si la transferencia se hace en favor de estranjeros, éstos quedan sometidos a las leyes del pais sin poder recurrir a la accion diplomática;

«Considerando: que la sociedad reclamante sabia a lo que se comprometia haciéndose transferir las concesiones, previa autorizacion del Gobierno; que fué voluntariamente en cambio de privilejios alcanzados i en vista de ganancias por realizar que consintió en esta espatriacion, para todos los efectos de las concesiones; que ha habido en esto un contrato bilateral que debe respetarse; que es espontánea i personalmente como la Compañia ocurre ante este Tribunal bajo el patrocinio de la Legacion S. M. Británica; que ella infrinje así el compromiso suscrito por ella misma en un contrato al pretender que éste Tribunal llamado a reemplazar la accion diplomática resuelva en una cuestion que no es de su competencia;

«Considerando que las reclamaciones de la Compañia se refieren pertinentemente a la materia misma de sus contratos; pues ellos persiguen la indemnizacion de daños causados durante la guerra civil por la destruccion de su material i el uso u ocupacion de las líneas por los ejércitos de Chile.»

El árbitro infrascrito no alcanza a darse cuenta de cómo el mismo Tribunal, que ha acordado i suscrito el fallo referido i cuyos considerandos dejamos literalmente trascritos, haya podido declarar ahora, con cuatro meses escasos de distancia, *que es competente para resolver el caso jemelo i exactamente idéntico de la Compañia de Antofagasta i haya condenado al Gobierno de Chile al pago de indemnizaciones derivadas de las mismas causas en que fundara su reclamo la Compañia de Tarapacá.*

Para apreciar hasta qué punto es incomprensible esta radical contradiccion de resoluciones i de doctrinas, téngase presente:

1.º Que si la primitiva Compañia de Ferrocarril de Tarapacá fué concesionaria del Gobierno del Perú cuando la formara Ramon Montero Hermanos, la primitiva Sociedad de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta, fué concesionaria del Gobierno de Chile, cuando se constituyera por una asociacion de personas i de capitales exclusivamente chilenos;

2.º Que si Ramon Montero Hermanos traspasaron sus derechos a la *sociedad inglesa The Nitrate Railway Company Limited*, los accionistas de la Sociedad chilena de Antofagasta, transfirieron igualmente los suyos a la *sociedad inglesa The Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company*;

3.º Que si las cláusulas 12.ª, 13.ª i 16.ª, de las concesiones hechas a Montero Hermanos en 1869 i 1871, establecian que en caso de transferencia de las concesiones a personas o sociedades estran-
geras, quedarian éstas sometidas a las leyes del país, sin poder ejercer ningun recurso diplomático, la cláusula 10.ª de la lei-contrato de 1884 estipuló asimismo que la «Compañía de Antofagasta i las personas o sociedades a quienes puedan transferirse sus derechos a la via férrea, quedarán, en todo caso, sometidas *esclusivamente a las autoridades i leyes de la República*;

4.º Que si la *Nitrate and Railway Company* de Tarapacá, tuvo que aceptar las vinculaciones i deberes que ligaban a Montero Hermanos con el Gobierno del Perú, aceptó tambien i reconoció espresamente esas mismas obligaciones, la *Antofagasta [Chile] and Bolivia Railway Company*, cuando solicitó i obtuvo su reconocimiento por el Gobierno de Chile a virtud del supremo decreto de 2 de Abril de 1889;

5.º Que una i otra Compañía, de idéntica nacionalidad, del mismo carácter legal. puesto que ambas son sociedades anónimas, tienen todavia el mismo fin i explotan la misma industria, de vias férreas de comunicacion, radicadas en territorio chileno;

6.º Que las reclamaciones traídas ante este Tribunal, así por la una como por la otra, son exactamente idénticas, porque ambas se basan en perjuicios causados a la via, sus estaciones i dependencias, por las fuerzas armadas de los dos bandos contendientes en la guerra civil de 1891 i por la utilizacion i ocupacion de las líneas en servicio de los propios beligerantes.

Son, pues, absoluta i completamente idénticos los antecedentes de hecho que rodean a una i otra reclamacion.

Es el mismo el oríjen, el carácter i la naturaleza jurídica de las dos sociedades reclamantes.

Se hallan ambas ligadas por los mismos contratos.

I, como lo hemos dicho de antemano, si alguna diferencia pudiera notarse entre ámbos casos, seria la de que la Compañía de Antofagasta, inmensamente mas privilegiada i mas favorecida por la lei que la de Tarapacá, fué de oríjen *chileno* i *chilenos* fueron todavia, *en una sétima parte, los capitales mismos que constituyeron en Lóndres la actual sociedad inglesa reclamante.*

¿Cómo explicar, ante estos precedentes, la diversa, opuesta i contradictoria resolucion que un mismo Tribunal ha dictado en uno i otro caso?

El árbitro infrascrito no lo comprende i prefiere transcribir literalmente *el único concepto* que encierra el presente fallo, destinado a justificar *la competencia* que el tribunal se ha atribuido para dictarlo.

Dice así:

«Que si el artículo 10 de la lei de 19 de Enero de 1884, que acordaba la concesion a la *Sociedad de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta*, en cuyos derechos está hoi incorporada la Compañía reclamante, prescribe que la Compañía i las personas o sociedades a quienes pudieran trasferirse sus derechos a la vía férrea, quedarán, *en todo caso, sometidas esclusivamente* a las autoridades i leyes de la República, *esta disposicion no se opone en manera alguna a que esta Compañía, de nacionalidad inglesa, invoque la jurisdiccion* de este Tribunal constituido por la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, que llegó a ser lei de la República i cuyo propósito fué acordar a las personas británicas una jurisdiccion especial para ciertos asuntos determinados en la Convencion.»

No hai una línea, no hai una sola palabra en el concepto transcrito que no sea una denegacion, una desautorizacion i una contradiccion palmaria, manifiesta i hasta inverosímil, de las doctrinas principios que sirvieron de fundamento al fallo de 15 de Noviembre de 1895.

¿En qué se diferencian las cláusulas de las concesiones hechas a Montero Hermanos en 1871 por el Gobierno del Perú, de la cláusula 10.ª de la concesion hecha por Chile en 1884 a la sociedad de Bolivia?

¿Por qué las primeras fueron respetadas i motivaron la declara-

cion de *incompetencia del Tribunal* dictada el 15 de Noviembre de 1895 i la última es burlada i desconocida, dando pie a que el mismo tribunal *sea competente* para decidir el propio reclamo sobre la misma materia i por los mismísimos hechos?

Volvemos a declararnos impotentes para descifrar el enigma.

Lo único que podemos afirmar, con la certidumbre mas perfecta, es que ámbas estipulaciones son perfectamente iguales i que, a pesar de haber sido redactadas con quince años de distancia i en dos distintos países, están casi testualmente copiadas la una de la otra.

Dice el artículo 12 de la lei peruana de 1869, i lo repite el artículo 16 de la concesion de 1871:

«El proponente o la compañía que organice, tendrá el derecho de transmitir en todo o en parte sus derechos al camino por cualquier contrato. Esta facultad se estiende a los demas derechos que son accesorios a la libre propiedad. Si la trasmision se hiciere al favor de extranjeros se sujetarán éstos a las leyes del país, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.»

Dijo, quince años despues, el artículo 10 de la lei chilena de 1894:

«La compañía i las personas o sociedades a quienes puedan transferirse sus derechos a la vía férrea, quedarán, *en todo caso, sometidas esclusivamente a las autoridades i leyes de la República.*»

De lo cual resulta que sin judaizar sobre el sonido de las palabras o el jiro de las frases, una i otra estipulacion son exactamente iguales.

No empleó, es cierto, la lei chilena de 1884 el mismo complemento de «sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.»

Pero, se comprenderá que este pensamiento se espresa, talvez, mas enérgicamente, diciendo, que los cesionarios extranjeros de tales concesiones, «quedarán *en todo caso, sometidos exclusivamente a las autoridades i leyes de la República.*»

Es absolutamente incompatible la reclamacion diplomática o el fallo de un tribunal diplomático, con el sometimiento esclusivo, primero, a las autoridades, i, en seguida, a las leyes de la República.

No pertenecemos, ciertamente, a la magistratura judicial de la República de Chile los miembros de este Tribunal, ni es el Código Civil i demas leyes positivas del país, las que aplicamos en nuestras resoluciones.

Es, por lo tanto, el sometimiento exclusivo de un asunto a las autoridades i leyes de la República, sinónimo de la renuncia de todo recurso diplomático i, sin incurrir en un error indisculpable que podria ser tachado hasta de falta de seriedad, no se podria sostener que una i otra locucion no correspondieran al mismo e idéntico pensamiento.

Entretanto, el único considerando del presente fallo destinado a justificar *la competencia* del Tribunal para dictarlo, afirma que la lei de 1884 *no se opone en manera alguna* a que la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta ocurra a la jurisdiccion de este Tribunal; miéntras que la lei peruana, exactísimamente igual de 1869 i 1871, *se opuso mui eficaz i mui redondamente* a que el Tribunal se considerase con jurisdiccion para resolver el reclamo jemelo de la Compañía de Tarapacá. Brotaron fecundísimos en el fallo de esta última reclamacion, los obstáculos de doctrina i de buena e inatacable doctrina, que evidenciaban la incompetencia del Tribunal para aceptarla.

La licitud i correccion de estas renunciaciones de los fueros de nacionalidad ante los principios del derecho; la perfecta validez de esta clase de pactos conmutativos en su carácter de contratos obligatorios; la necesidad i aun la conveniencia de igualar la condicion de los extranjeros i de los nacionales para la contratacion, recíprocamente ventajosa, de las obras públicas; la incompatibilidad manifiesta que existe entre el sometimiento voluntario que haga un contratante a una jurisdiccion determinada i el hecho de ocurrir con posterioridad a los fueros de su estatuto personal renunciado; el oríjen i el carácter eminentemente *diplomático* que inviste este Tribunal creado para reemplazar i sustituir la accion de las cancillerías que concertaron el pacto de 26 de Setiembre de 1893; la circunstancia de ser perfectamente equiparable la demanda de amparo ante la Legacion de S. M. B., a la interposicion de reclamaciones ante un Tribunal diplomático, el hecho de que esta clase de renunciaciones no sean sino una especie de *espatriacion voluntaria*, una *naturalizacion sui generis*, hecha transitoriamente i por causas remunerativas en un país determinado; el conjunto, en fin, de toda estas consideraciones que solo extractamos, sin su natural desarro-

llo, del fallo de 15 de Noviembre: dejarán ámplia, lujosa i hasta redundantemente justificada la declaracion de incompetencia con la cual terminaba aquel fallo.

Por razones que el infrascrito no podria concebir ni sospechar, se reacciona hoi contra lo resuelto ayer i sin mas espresion de motivos que la afirmacion improbada e injustificable, en mi concepto, de que la lei i el contrato de 1884 *no se opone en manera alguna* a la admisibilidad de la reclamacion, se declara el Tribunal *competente* para resolverla i la resuelve, en efecto, acojiendo la demanda.

El arbitro infrascrito, que no tiene el menor motivo para contradecir i desautorizar las doctrinas que acoció en el fallo de 15 de Noviembre de 1895, doctrinas que son, a su juicio, incontrovertibles; mantiene, por lo tanto, la opinion que sustentó en ese caso i piensa que el Tribunal ha conocido i resuelto el actual, con la mas notoria i manifiesta incompetencia.

Dedúcese de lo espuesto, que no hai utilidad ni siquiera posibilidad de analizar, en este momento, los antecedentes de hecho que sirvieron de base a la reclamacion.

Dado el carácter previo de la escepcion de incompetencia deducida por el ajente de Chile i aceptada por el árbitro infrascrito, es evidente que no ha podido ni debido entrarse en la apreciacion de aquellos hechos, reservada esclusivamente, en nuestro concepto, a los tribunales ordinarios del pais.

Piensa, por lo demas, el infrascrito i así lo ha representado en el acuerdo de esta causa, que el procedimiento de los reclamantes i el fallo dictado a su favor por una jurisdiccion estraña a la que entendieron someterse *esclusivamente* los concesionarios de 1884 i el Gobierno de Chile, liberta a este último de todas las obligaciones que se impuso por aquella lei-contrato, a la cual debiera aplicarse la condicion resolutoria establecida por el artículo 1,479 del Código Civil.

Santiago, 23 de Marzo de 1896.—LUIS ALDUNATE.



RECLAMACION N.º 101

DAVID PIERCE WILLIAMS

MEMORIAL

Excmo. Tribunal:

Yo, David Pierce Williams, domiciliado en Dolabon Llanberis en el condado de Carnavon, en Gales, armador, jura i dice lo que sigue:

1.º Nací en Wenfaur en el condado de Carnavon el año 1843 i a la época en que ocurrieron los sucesos mas adelante relatados residía en Llanberis en el precitado condado.

2.º Soi el único socio de la razon social Williams i Ca., armadores de Llanberis, propietarios del buque británico *Gladinorwig* de 1,081 toneladas de registro neto.

3.º Soi súbdito británico por nacimiento. No tomé parte directa, ni indirectamente en la guerra civil de Chile que principió el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año, ni estuve durante ese período al servicio o a sueldo de ninguna de las partes combatientes.

4.º Mi razon social de Williams i Ca. no es sociedad anónima,

es una razon social británica. En la actualidad soi el único socio de la espresada razon social pero cuando ocurrieron los sucesos que se relatan mas adelante, Samuel Jones era mi socio. El precitado Samuel Jones i yo disolvimos nuestra sociedad el 27 de Noviembre de 1894 i desde entónces fui i soi el único con derecho a la compensacion que ahora reclamo del Gobierno de Chile con motivo de los sucesos que mas adelante se relatan.

5.º Ni yo ni mi razon social hemos recibido ningun dinero ni compensacion a cuenta de la reclamacion que mas adelante se desarrolla; ni yo ni mi firma social hemos autorizado la presentacion de esta reclamacion ante ningun tribunal escepto ante el Tribunal Arbitral Anglo-chileno constituido para definir las reclamaciones que nacen de la guerra civil.

6.º El buque *Gladinorwig* fué por contrato de fletamento de 9 de Setiembre de 1890 celebrado entre John Compton i Ca., de Valparaiso, agentes de mi razon social en ese puerto, i Cockbain Roxburg i Ca., de Valparaiso, fletado a estos últimos para dirijirse a Iquique i allí con un cargamento pleno i completo para trasportarlo de allí al Reino Unido donde debia aguardar órdenes.

7.º El buque *Gladinorwig* llegó a Iquique el 22 de Enero de 1891 i al entrar en la bahía fué inmediatamente abordado por el buque de guerra chileno *Almirante Cochrane* que le dijo oficialmente que el puerto de Iquique estaba bloqueado i que ningun cargamento podia descargarse ni recibirse. El espresado bloqueo duró hasta el 17 de Febrero, cuando se le levantó mediante anuncio público. A pesar de esto, con motivo de la confusion que se causó en todo asunto público i privado, ningun negocio pudo efectuarse hasta el 27 de Febrero en cuya fecha se restableció el carguío de salitre. El carguío del *Gladinorwig* se terminó el 10 de Abril de 1891 i el espresado buque zarpó del puerto de Iquique el 15 de Abril de 1891 i siguió a su destino hasta el 2 de Mayo de 1891 cuando temporales i mal tiempo le causaron la pérdida de su palo mayor i arboladura de éste i así fué menester, para la seguridad del buque i su cargamento, recalar al puerto de Talcahuano donde llegó el 10 de Mayo de 1891.

8.º Al entrar el buque a la bahía de Concepcion fué abordado

por las autoridades de la Aduana de Talcahuano, dándose por éstas órdenes al capitán de que el buque *Gladinorwig* no podía comunicarse con tierra ni con buque alguno surto en la bahía. El 13 de Mayo se llevó el buque al fondeadero pero todavía se le prohibió comunicarse o proporcionarse materiales o trabajadores para hacer las reparaciones necesarias. Esta prohibición continuó en pleno vigor hasta el 5 de Junio de 1891.

9.º Las cartas fechadas respectivamente, 29 de Enero de 1891, 16 de Febrero de 1891, 20 de Febrero de 1891, 3 de Marzo i 14 de Julio de 1891 que corren en un paquete de cartas que se acompañan i signadas P. D. W., son [con escepcion de una carta en copia a Lervis Joel Esq. fechada el 14 de Julio de 1891 que está de puño i letra del citado capitán John Jones] cartas orijinales recibidas por mi razón social de John Jones capitán del citado buque *Gladinorwig* en el curso ordinario de negocios. Están escritas de su puño i letra i estoy seguro que son auténticas.

Se han tomado del registro de correspondencia que se conserva en la oficina de mi firma social.

10. La protesta fechada en 30 de Noviembre de 1891 que se me presenta i signada D. P. W. es una copia certificada de la protesta orijinal que hizo en esa fecha el capitán John Jones a la llegada del buque *Gladinorwig* a Hamburgo ante el vice-cónsul de Su Majestad Británica en ese puerto.

11. El libro de Bitácora del buque *Gladinorwig* existe todavía en el espresado buque que está para zarpar de Portland Oregon para Inglaterra i es por consiguiente imposible por el momento obtener dicho libro de Bitácora para presentarlo al Tribunal Arbitral Anglo-chileno.

12. El citado capitán John Jones, que mandaba el buque *Gladinorwig* cuando se verificó la detención del buque i nació la reclamación contra el Gobierno de Chile, todavía lo manda i como está en Portland Oregon con la nave, será imposible por el momento obtener su declaración jurada o su testimonio.

13. Lo que sigue es el detalle de la reclamación de los dueños del citado buque *Gladinorwig* en libras esterlinas inglesas contra el Gobierno de Chile por los capítulos ya espresados.

36 dias de detencion en Iquique en los meses de Enero i Febrero de 1891 a razon de 4 peniques por tonelada registrada por dia [1,081 toneladas]	£ 648.12.0
25 dias de detencion en Talcahuano en los meses de Mayo i Junio de 1891, a razon de 4 peniques por tonelada registrada por dia [1,081 toneladas]	450. 8.4
	<u>£ 1,099.0.4</u>

Intereses desde el 30 de Junio de 1891 hasta el dia del pago.

D. P. WILLIAMS

Jurado por el citado David Pierce Williams en Carnavon, con-
dado de Carnavon, este dia trece de Marzo de mil ochocientos
noventa i cinco

Ante mí

MORRIS OSVEN,
Notario Público

CONTESTACION

Excmo. Señor:

Don David Pierce Williams demanda la suma £ 1,099-0-4 e in-
tereses, en dos partidas, por retardos que, segun se dice, sufrió el
buque *Gladinorwig* en Iquique i en Talcahuano, de Enero a Febre-
ro i de Mayo a Junio de 1891.

1 No consta que el reclamante tenga el carácter, que se atribuye,
de súbdito ingles por nacimiento en Carnavon. A este respecto, es
absolutamente ineficaz el testimonio, que no puede ser sino de
oidas, del notario de aquella localidad, el cual no es el encargado
del respectivo registro civil en ella. Residiendo alli mismo el señor
Williams, segun dice, parece extraño que no pidiera el certificado
de nacimiento al competente funcionario. No acreditada legalmen-

te la nacionalidad inglesa del reclamante, resulta que V. E. es incompetente para conocer de esta reclamacion.

2 Son tales las informalidades de esta presentacion que no es posible considerarla como un verdadero memorial: debiendo éste presentarse impreso i en castellano, se ha presentado manuscrito i en ingles, lo mismo que las cartas i la protesta en él aludidas, cuya autenticidad no puedo, por lo demas, aceptar; los ejemplares de aquél, que se han acompañado impresos sin firma alguna, carecen de todo valor, lo mismo que el juramento, que en el manuscrito aparece prestado segun una fórmula vana i ante un titulado notario, el cual no es autoridad competente para recibirlo i legalizarlo.

En demostracion de las irregularidades de que esta presentacion adolece, invoco las disposiciones del Reglamento de Procedimientos acordado por V. E., particularmente las de los arts. II, III i IX, las cuales hacen inadmisibile aquélla.

3 La nacionalidad, el tonelaje, el dominio i demas circunstancias relativas al *Glandiorwig* no han sido acreditadas con el certificado tomado del registro correspondiente espedido por el Conservador de navios respectivo, como el presentado, aunque sin legalizar, en la reclamacion núm. 83, relativa al buque *Scollish Minstrel*, análoga a la presente. Segun allí se observó por mi parte, para acreditar tales circunstancias, es enteramente inútil un testimonio de poder dado para reclamar, como, el que se acompaña a esta reclamacion, conferido el 13 de Marzo de este año en Carnavon por el señor Williams al señor John Compton; poder lleno de enmendaturas, de agregados interlineales, no legalizado, ademas de modo que en realidad no constituye verdadero mandatario al señor Compton. Por eso talvez éste no ha concurrido aquí.

Pero, segun ese poder, agregado al memorial, el reclamante seria uno de los dueños del referido buque, pero no el único dueño.

El memorial mismo, llamémosle así, confirma eso diciendo que el *Glandiorwig* pertenece a la firma o razon social de Williams i Ca. armadores de Llanberis; i aun cuando el reclamante agrega allí que en la actualidad es el único socio, en sociedad consigo mismo, no intenta siquiera demostrarlo, dejando que hasta la última hora su referido notario lo titule «uno de los dueños».

Confiesa el reclamante que en 1891, cuando ocurrieron en Chile los sucesos que sirven de antecedente a la reclamacion, era socio de él en la propiedad del buque Samuel Jones; pero, agrega que, disuelta la sociedad en 1894, quedó el reclamante de único dueño «con derecho a la compensacion que ahora reclama». No dice, sin embargo, cómo pudo adquirir en 1894 ese esclusivo derecho de reclamar ante V. E.: segun los términos de la Convencion que ha dado orijen a este Tribunal, si bien es dudoso que el señor Jones hubiera podido reclamar por su parte, i es bien cierto que no ha trasmitido ni podido trasmitir al señor Williams ni a nadie aquel derecho de reclamar, que es por su naturaleza personalísimo e intrasmisible.

Así lo estableció por unanimidad el Tribunal Arbitral Anglo-chileno de Santiago, en el considerando sexto de la sentencia número 67, de 7 de Julio de 1887, reclamacion de don Carlos Watson, a que se hace referencia en la número 59, precedente, de A. Mc. Kinstry.

No resultando, pues, demostrado el interes del señor Williams en esta reclamacion, existe una poderosa razon mas para no admitirla.

4. Por lo demas, la primera partida, ascendente a £ 648 12-0, corresponde a 36 dias, durante los cuales, segun se dice, no pudo el *Gladinorwig* cargar salitre en Iquique, para lo cual se supone fletado segun contrato que no se ha acompañado, como reglamentariamente ha debido acompañarse.

A estarnos a lo que el memorial espone, el buque encontró bloqueado el puerto de Iquique, el 22 de Enero de 1891, bloqueo que le fué particularmente notificado en forma por uno de los buques de guerra que lo hacian efectivo. Lo que el buque hizo en seguida no lo dice el memorial; pero, se dice que el bloqueo duró hasta el 17 de Febrero, i que, a pesar de haberse anunciado la suspension ese dia, no se hicieron negocios ni se restableció el carguío de salitre, en fuerza de cierta confusion jeneral que cuenta, sino el 27 de dicho mes.

Esto último es particularmente inexacto, pues el 25 cargaban o descargaban otros buques, segun se ha visto en otras reclamacio-

nes; sin embargo, aun suponiendo probadas, que no lo estan, las referidas estadias, si ellas fueron consecuencia del bloqueo de Iquique, yo no me esplico, ni se explicará V. E., la pretension de hacer a Chile responsable de la mas lejítima operacion de guerra, como es un bloqueo efectivo i debidamente notificado. ¿Cree el señor Williams que por la llegada de su buque debia la Escuadra bloqueadora alejarse para no ocasionarle molestias? Se necesita tener mucha fe en el poder del sólo nombre británico para creer eso.

5 La segunda partida de esta reclamacion asciende a £ 550-8-4 i se refiere a 25 dias trascurridos entre el la lei de 13 de Mayo i el 5 de Junio de 1891 [en realidad serian solo 23 dias], durante los cuales, segun se dice i no se prueba, el *Gladinorwig* cargado de salitre, recaló con averías al puerto de Talcahuano i se encontró allí sin tener como proporcionarse materiales i trabajadores para sus reparaciones, a consecuencia de no habérsele permitido comunicarse con tierra o con otros buques, lo que es inverosímil.

Junto con cobrar indemnizacion por aquel hecho, que no habria sido de detencion absolutamente, ha debido el reclamante demostrar la obligacion que sobre Chile pesaba de facilitar al buque los medios de reparar sus averías en Talcahuano; puerto que el Gobierno de Santiago podia a su arbitrio mantener abierto o cerrado al comercio extranjero, a virtud de sus facultades soberanas. Esta segunda pretension es tan infundada como la primera.

6 Por lo demas, esta reclamacion tiene analogía con las números 67, 75, 83 i otras relativas a buques. Lo dicho por mí en la contestacion a esas reclamaciones, puede en gran parte aplicarse a ésta, especialmente sobre la incompetencia de V. E. por no ser súbdito ingles el reclamante ni tratarse de actos de las fuerzas militares o navales de la República, como serian particularmente en nuestro caso los relativos a Talcahuano; sobre la inadmisibilidad de la reclamacion por no estar cumplidas las formalidades reglamentarias ni acreditado el interés del reclamante en el buque; sobre el desconocimiento, por mi parte, i la falta de comprobacion, por la contraria, de los hechos alegados; i sobre la absoluta irresponsabilidad legal de Chile, aun supuesta la efectividad de tales hechos.

Respecto de los intereses reclamados, su cobro carece absolutamente de base: serian indemnizacion por una mora en que Chile no ha podido incurrir.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, no admitirla o desecharla en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El Ajente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

RÉPLICA

Con las resoluciones ya espedidas por V. E. la discusion de las partes se hace mucho mas fácil, puesto que, mas o ménos, se conocen los principios jenerales a que V. E. ajusta sus procedimientos. Redactaré, pues, esta réplica teniendo en vista este antecedente.

1 La nacionalidad británica del señor D. P. Williams, armador del buque *Gladinorwig* ha quedado plenamente justificada con el certificado espedido últimamente por el encargado de negocios de S. M. B. en Valparaiso, documento presentado a V. E. por el ajente que suscribe i que se ha mandado agregar a estos antecedentes con citacion.

Por indagaciones especiales practicadas por el *Foreign Office* i en obediencia a las órdenes impartidas por éste, el señor encargado de negocios ha otorgado ese documento en el cual certifica que el buque *Gladinorwig* es ingles i que su propietario es i era en 1891 súbdito de S. M. B.

2 Ciertamente es que el memorial adolece de defectos, pero estoy seguro de que V. E. los disculpará en atencion a la circunstancia que sigue.

Sin culpa alguna del reclamante i por una causa que no tengo para qué espresar, llegaron a Valparaiso los papeles referentes a este reclamo en la semana del último dia del plazo para presentarse

ante V. E. i apenas hubo tiempo para que el señor ajente de S. M. B. los recibiera i los presentara a las 11 de la noche.

He creido conveniente subsanar la forma defectuosa en que aparece jurado el memorial i para ello el señor Juan Compton, como mandatario del señor David Pierce Williams, ha prestado juramento en forma ante el señor vice-cónsul de S. M. B. en Valparaíso, como lo comprueba el documento que en debida forma acompaño.

; La nacionalidad i dominio del *Gladinorwig* han quedado acreditados con el certificado a que me refiero en el número 1 de esta réplica. En cuanto al tonelaje de ese buque me refiero al Registro del Lloyd, que en materia como ésta es un documento irrefragable.

El señor ajente de Chile hace hincapié en la circunstancia de que el *Gladinorwig* perteneciera en 1891 al señor David P. Williams en union con el señor Samuel Jones; sostiene que el señor Jones no ha podido trasferir sus derechos a Williams; cita en su apoyo la sentencia número 67 pronunciada el 7 de Julio de 1887 por el Tribunal Anglo-chileno en la reclamacion del señor Carlos Watson; de todo esto deduce que no se ha demostrado el interes del señor Williams en la presente reclamacion i, como consecuencia de lo espuesto, pide que se la rechace.

En esta ocasion como en otras, el señor ajente de Chile emplea una táctica mui acomodaticia. Como el señor Williams confiesa en su memorial que el *Gladinorwig* pertenecia en 1891 al confesante i a don Samuel Jones, el señor ajente de Chile acepta esta confesion como prueba plena en lo que favorece a su Gobierno, esto es, en que el buque pertenecia tambien al reclamante, señor Williams. Este procedimiento es indudablemente mui cómodo, pero estoi casi seguro de que V. E. lo considerará, como yo lo considero, mui contrario a derecho.

No es mas feliz el señor ajente en la cita que hace en la sentencia pronunciada en la reclamacion Watson. Es cierto que en esa sentencia se consideró ineficaz una transferencia de derechos, pero por dos causas mui graves que no existen en el caso presente. La primera causal de ineficacia de la trasferencia fué que la perso-

na que habia sufrido el daño que motivaba el reclamo, habia sido don Enrique Meiggs *ciudadano de los Estados Unidos*, o sus herederos, que eran americanos o peruanos, cosa que no sé a punto fijo i que no eran ingleses, cosa que sé positivamente.

En la época en que el daño se produjo, el reclamante Watson nada habia tenido que ver o sufrir con él. La segunda causal de ineficacia de la reclamacion fué que la trasferencia hecha por los herederos de Meiggs al reclamante Watson no habia sido oportunamente autorizada por el Gobierno del Perú, como lo dispone el contrato celebrado entre Meiggs i el Gobierno de esa República.

Fácil es ver que esas circunstancias no existen en el caso actual. Samuel Jones era i es súbdito ingles; el reclamante Williams sufrió directamente en 1891 el daño que motiva el reclamo i la trasferencia hecha por Jones a Williams no estaba sujeta a limitacion alguna.

Por consiguiente, la cita hecha por el señor Ajente de Chile es enteramente inaplicable al caso actual i del todo injusta la peticion que de ella deriva.

4 La primera partida de este reclamo que asciende a £ 648-12-0 por estadías del *Gladinorwig* en Iquique, la cree el señor Williams mui justa i yo la entrego por completo al buen criterio de V. E.

5 La segunda partida de esta reclamacion ascendente a £ 450-8-4 la impugna el señor ajente de Chile, en primer lugar negando que el buque *Gladinorwig* haya estado detenido durante 25 dias en Talcahuano, por habérsele impedido comunicar con tierra o con otros buques i en segundo lugar sosteniendo que, aunque el hecho negado fuera efectivo, el Gobierno de Chile podia a su arbitrio mantener el puerto de Talcahuano abierto o cerrado para el comercio extranjero.

Ya que el señor ajente de Chile desconoce la efectividad del hecho de la detencion del *Gladinorwig* entraré a referirle con sus pormenores i lo probaré a su tiempo.

El *Gladinorwig* zarpó de Iquique con destino a Europa en los primeros meses de 1891, llevando a su bordo un cargamento de salitre. Al comenzar su viaje el buque sufrió averías i se vió obligado a entrar a Talcahuano a repararlas. Como el buque ántes de salir de Iquique pagó derechos a los revolucionarios de entónces

i como el cargamento tambien los pagó, el Gobierno del señor Balmaceda creyó vulneradas sus atribuciones e infringido el bloqueo de papel que habia decretado sobre todos los puertos ocupados por los revolucionarios. Para castigar esa infraccion el coronel de guardias nacionales don Salvador Sanfuentes, gobernador i comandante de armas de Talcahuano decretó la incomunicacion del buque. El propósito del Gobierno de la Moneda era confiscar el buque i su cargamento, pero no lo llevó a efecto a causa de la enérgica intervencion de los diplomáticos extranjeros, que demostraron al Gobierno de Santiago que el bloqueo de papel de los puertos del norte era contrario a los principios consignados en el Tratado de Paris de 16 de Abril de 1856, segun los cuales el bloqueo para ser obligatorio debe ser efectivo. Gracias a esa intervencion el *Gladinorwig* pudo salir de Talcahuano, rindiendo sí una fianza para el caso que se resolviera que el salitre esportado en ese buque debia pagar derechos al Gobierno de Santiago.

Esto es lo ocurrido, narrado con toda exactitud. El *Gladinorwig*, como se ve, fué detenido en Talcahuano por orden del señor Sanfuentes, que era la primera autoridad política i militar del departamento, que para hacer efectivas sus órdenes disponia de los cañones con que estaba guarnecido el puerto de Talcahuano.

Si el señor ajente de Chile insiste en su desconocimiento de los hechos que acabo de esponer, los probaré con los siguientes testigos presenciales de los sucesos:

1 Don Guillermo W. Mc Kay.

2 Don Carlos S. Mc Kay,

que residian en 1891 i residen ahora en Talcahuano i son comerciantes, de nacionalidad inglesa.

Sostiene tambien el señor ajente del Gobierno de Chile que, aunque el hecho fuera efectivo, no daria lugar a indemnizacion por cuanto el Gobierno de Santiago podia a su arbitrio mantener abierto o cerrado el puerto de Talcahuano, en virtud de sus facultades soberanas.

Este argumento es inaceptable porque el puerto citado estaba abierto para los buques de todas las naciones i la autoridad lo cerró solo para el *Gladinorwig*, contraviniendo de este modo a lo dis-

puesto en el art. II del Tratado entre Chile i la Gran Bretaña, promulgado el 30 de Noviembre de 1855.

6 Las razones con que el señor agente de Chile combate el reclamo en el núm. 6 de su contestacion, las he tratado todas al ocuparme de las otras alegaciones formuladas por mi honorable contradictor. Haria perder su precioso tiempo al Excmo. Tribunal, si volviera a ocuparme de ellas.

Con lo espuesto anteriormente espero con confianza que el Excmo. Tribunal ha de prestar favorable acogida a la presente reclamacion.

JUAN COMPTON

DÚPLICA

Excmo. Señor:

Sobre informalidades reglamentarias del memorial, i sobre nacionalidad i dominio del reclamante i del buque *Gladinorwig*, me atengo a lo dicho por mi parte en la contestacion.

Sin embargo, quiero llamar especialmente la atencion de V. E. a una particularidad. Es la siguiente: tambien en esta reclamacion se ha presentado, con arreglo a formulario impreso, un certificado del señor encargado de negocios de S. M. B. en Chile, dado en conformidad a instrucciones especiales del marques de Salisbury, i segun ese certificado, aquel buque *Gladinorwig* perteneció al reclamante David P. Williams en el período comprendido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de 1891; por otra parte, el memorial juramentado, ratificado todavia en la réplica, contradice aquella aseveracion, afirmando que en el referido período de 1891 el espresado buque pertenecia al señor Williams i a un señor Jones, cuya sociedad no se disolvió entre ámbos sino el 27 de Noviembre de 1894. Esta contradiccion manifestará a V. E. el peligro de atribuir plena fé en juicio a informaciones, que pueden resultar i han

resultado equivocadas, emanadas del propio Gobierno reclamante contra el propio Gobierno reclamado.

En nuestro caso, no seria posible ir en contra de lo confesado por el reclamante mismo: i puesto que este reconoce a don Samuel Jones como co-propietario del buque i no ha acreditado que le haya conferido poder para representarlo aquí o le haya cedido efectivamente la parte que en la propiedad tenia, claro parece que no tiene el señor Williams derecho para reclamar por todo el buque.

Aun supuesta la cesion, ésta no habilitaria al actual reclamante para representar aquí la parte del cedente, porque el derecho de reclamar ante un Tribunal internacional como éste, es intrasmisible por su naturaleza, segun la doctrina i la práctica. El precedente invocado en mi contestacion con referéncia al considerando 6.º de la sentencia núm. 67 pronunciada en 1887 por el Tribunal Anglo-chileno de Santiago, no ha podido ser desvirtuado en la réplica: cualesquiera que pudieran ser las diferencias de los casos en el fondo, el principio de la instrasmisibilidad del derecho de reclamar, que envuelve el poder de ampliar o restringir la jurisdiccion de V. E., está tambien i terminantemente establecido en el citado considerando.

En cuanto al fondo de esta reclamacion, hai que eliminar desde luego la primera partida de ella, referente al impedimento de carguio del buque por razon del bloqueo de Iquique. El replicante se limita a entregarla al buen criterio de V. E., i yo hago lo mismo sin el mas remoto temor, como que el punto ha sido ya tratado i fallado en diversos casos.

Respecto de la segunda partida de esta reclamacion, en vano ha pretendido a última hora el replicante relacionarla con los decretos de clausura de los puertos del norte i de nuevo pago en el sur del impuesto de esportacion de salitre, ya pagado en el norte. Si por una u otra causa el *Gladinorwig* hubiera sido detenido o embargado en Talcahuano, lo que no es exacto el caso corresponderia al de la barca *Cupica* (reclamacion núm. 75) i demas análogos a éste, los cuales deberan ser desechados por V. E. como lo tengo demostrado.

Pero, no es eso. El caso corresponderia mas bien al del buque *Overdale* (reclamacion núm. 67) i conyéneres: segun el memorial, a que se refiere el juramento prestado i que es la base de la discusion, no hubo tal detencion del *Gladinorwig* en Talcahuano por violacion del bloqueo o no pago del impuesto de salitre; no se prohibió a ese buque salir del puerto i continuar su viaje; cuando mas, lo sucedido se habria limitado a la incomunicacion accidental del buque i a la dificultad que éste tuvo para proporcionarse materiales i trabajadores para reparar sus averias. Siendo así, el hecho no afectaria en modo alguno la responsabilidad del Gobierno, segun lo he demostrado en las indicadas reclamaciones análogas.

En conclusion, reproduciendo aquí lo espuesto i alegado por mi parte en dichas reclamaciones anteriores, suplico a V. E. que en vista de ello i de mi contestacion a la presente, se sirva resolver como lo tengo pedido.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

David Pierce Williams, armador propietario del buque *Glandinorwig*, reclama del Gobierno de Chile mil noventa i nueve libras esterlinas cuatro peniques, mas intereses, desde el 30 de Junio de 1891 por detencion de la nave.

El demandante espone que en la actualidad él es el único socio de la razon social Williams i C.^ª; que, cuando ocurrieron los sucesos que dan oríjen al reclamo, Samuel Jones era su socio, pero que en Noviembre de 1894 disolvieron la compañía i él quedó dueño de todos los valores de la sociedad; que en 9 de Setiembre de 1890, por medio de sus agentes en Valparaíso, señores Juan Compton i C.^ª, celebró un contrato de fletamento con los señores Cockbain Roxburg i C.^ª, para que el *Gladinorwig* se trasladara a Iquique a

tomar allí un cargamento completo i lo porteara al Reino Unido de la Gran Bretaña; que, al efecto, el buque llegó a Iquique el 22 de Enero de 1891, i al entrar a la bahia fué inmediatamente abordado por el buque de guerra chileno *Cochrane*, cuyo comandante le notificó oficialmente que Iquique estaba bloqueado i que ningun buque podia cargar ni descargar, que el espresado bloqueo duró hasta el 17 de Febrero, pero con motivo de la perturbacion que habia en todo negocio público i privado, nada pudo efectuarse hasta el 27 de Febrero, en cuya fecha se restableció el carguío de salitre; que el *Gladinorwig* terminó el suyo el 10 de Abril de 1891, pudiendo zarpar de Iquique el 15 del mismo; que navegó tranquilamente en rumbo a su destino hasta el 2 de Mayo, cuando temporales le causaron la pérdida de su palo mayor i arboladura i fué menester para la seguridad del buque i su cargamento recalar a Talcahuano el 10 de Mayo de 1891; que al entrar el buque al puerto, las autoridades de aduana le notificaron al capitan que no podia ni comunicarse con tierra ni con buque alguno surto en la bahia; que esta prohibicion duró hasta el 5 de Junio de 1891; que por lo espuesto, cobra al Gobierno de Chile seiscientos cuarenta i ocho libras esterlinas doce chelines por treinta i seis dias de detencion en Iquique, a razon de cuatro peniques diarios por cada una de las mil ochenta i una toneladas de registro del buque, i cuatrocientas cincuenta libras esterlinas ocho chelines cuatro peniques por los veinticinco dias de detencion en Talcahuano al mismo tipo, lo que da un total de mil noventa i nueve libras esterlinas cuatro peniques, mas intereses desde el 30 de Junio de 1891.

Acompaña como documentos justificativos un poder conferido por el reclamante a don Juan Compton, varias cartas en ingles i una protesta estendida tambien en ingles, por el capitan del buque *Gladinorwig* ante el cónsul de S. M. B. en Hamburgo en 30 de Diciembre de 1891.

El ajente de Chile pide que el Tribunal se declare incompetente; porque no hai comprobacion del carácter británico del reclamante; que no se admita el memorial, pues adolece de tantas irregularidades que no es posible considerarlo como tal, e invoca para apoyar inadmisibilidad los artículos II, III i... del Reglamento de Proce-

dimientos; que asimismo no podría admitirse la reclamación, pues no se ha comprobado ni la nacionalidad ni el tonelaje en el dominio de la *Gladinorwig*; que según el poder i memorial se confiesa que el reclamante no era el único dueño del *Gladinorwig* en 1891, sino que tenía un socio, i no se ve cómo aquel se haya incorporado en los derechos de éste, sobre todo en el de reclamar, que es, por su naturaleza personalísimo e intrasmisible; que así lo estableció el considerando 6.º de la sentencia número 67, de 6 de Junio de 1887, del Tribunal Anglo-chileno que funcionó en esa época en Santiago; que, por lo demás, i en todo caso, habría de rechazarse la reclamación, pues, sin tomar en cuenta varias inexactitudes en las fechas, la misma esposición del señor Williams revela palmariamente que en derecho no le cabe responsabilidad alguna al Gobierno de Chile por los sucesos que pudieran haber ocasionado perjuicios a los dueños del buque *Gladinorwig*; que el primer cargo se funda en que Iquique estaba bloqueado, acto lejítimo de guerra, pues fué efectivo i debidamente notificado, i el segundo nace de que las autoridades de Talcahuano no le permitieron, según dice, durante ciertos días comunicar con tierra i que, por consiguiente no pudo proporcionarse trabajadores ni materiales para reparar daños que temporales le habían causado al buque en alta mar; que ninguna obligación tenía el Gobierno de Chile de facilitarle trabajadores ni materiales para reparar averías de su nave i que el Gobierno de Santiago podía a su arbitrio mantener abierto o cerrado el puerto de Talcahuano al comercio extranjero a virtud de sus facultades soberanas; que no se trata aquí de detención de ninguna clase; que el buque pudo entrar i salir libremente del puerto; que esta reclamación tiene analogía con los números 67, 75 i 83 i que tiene comprobado exclusivamente en esos expedientes todos los capítulos que hacen que la presente demanda como aquellas no caigan bajo la jurisdicción del Tribunal que no sean admisibles i que en último término no comprometen la responsabilidad del Gobierno de Chile.

En la réplica se tratan de salvar las irregularidades del memorial señaladas por el agente de Chile; acompáñanse traducciones de los documentos que solo en inglés se presentaron con el memorial, i

ademas un certificado del encargado de negocios de S. M. B., en Chile, que dice: «en conformidad con instrucciones especiales recibidas del marques de Salisbury, ministro de Relaciones Exteriores de S. M., certifico que la barca *Gladinorwig* es buque británico i que perteneció a David P. Williams en el período comprendido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de 1891. Este certificado está basado sobre informes obtenidos por el Gobierno de Su Majestad.»

El demandante, en la misma réplica, dice que no es aplicable al caso presente la sentencia de 6 de Julio de 1887, citada por el agente de Chile en la contestacion, pues en ella no se aceptó la trasferencia de derechos al reclamante, porque el cedente era súbdito norte-americano i porque no podia, segun contrato, hacerse tal trasferencia sin consentimiento del Gobierno del Perú, lo que no se habia obtenido; que en el caso presente, el socio cedente del reclamante es súbdito británico i el derecho de trasferir no estaba sujeto a limitacion alguna; se agrega todavia que la estadía del *Gladinorwig* fué una verdadera detencion que tuvo por causa el que como se habian pagado en Iquique al partido congresista los derechos de esportacion del cargamento de salitre que esportaba el buque, las autoridades de Talcahuano, que eran del partido de la Moneda, desconocieron la eficacia de aquel pago i exijieron que a ellas se les pagaran nuevamente dichos derechos, i como hubiera resistencia de parte del capitan para hacer este segundo pago, se le incomunicó la nave; lo que cesó tan solo a virtud de reclamaciones del Cuerpo Diplomático.

En la dúplica se insiste en todo lo espuesto en la contestacion, agregando que no se puede tomar a lo serio lo que se relata en la réplica sobre la detencion en Talcahuano, pues está en contradiccion con lo espuesto en el memorial i en la declaracion jurada del reclamante i que no se trae ni el mas lijero papel para comprobarla; que llama la atencion del Tribunal al peligro que hai en atribuir plena fé a informaciones que, emanadas del propio Gobierno del reclamante, resultan, como está de manifiesto en el presente caso, equivocadas; que, en efecto, el reclamante declara en el memorial,

en su poder, en su declaracion jurada i en todas partes, que en el año 1891 no era él el único dueño del *Gladinorwig*; que pertenecia tambien al señor Jones i, sin embargo, el certificado del señor encargado de negocios de S. M. B., en Chile, dice: «en conformidad a instrucciones especiales recibidas del marques de Salisbury, ministro de Relaciones Exteriores de Su Majestad, certifico por el presente que la barca *Gladinorwig* es un buque británico, i que perteneció a David P. Williams, súbdito británico, en el periodo comprendido entre el 7 de Enero i el 28 de Agosto de mil ochocientos noventa i uno. Este certificado está basado sobre informes obtenidos por el Gobierno de Su Majestad»; i

Considerando: que si el buque ingles *Gladinorwig*, que pertenece en la actualidad a David Pierce Williams no pudo cargar salitre en Iquique desde el 22 de Enero hasta el 27 de Febrero de 1891, fué, como se espresa, a causa del estado de bloqueo en que ese puerto se encontraba en aquella época; que siendo el bloqueo efectivo un acto lejítimo de guerra, no puede hacerse al Gobierno de Chile responsable del retardo que se produjo en el cargufo de buques neutrales en puertos bloqueados;

Considerando: que si este mismo buque permaneció sin hacer nada en la bahia de Talcahuano desde el 10 de Mayo al 5 de Junio de 1891, porque, como lo dice el reclamante «las autoridades de la Aduana de Talcahuano prohibieron al capitan que se comunicara con tierra como con los demas buques surtos en la rada i le pusieron así en la imposibilidad de procurarse materiales o trabajadores para hacer las reparaciones necesarias», se deduce de la esposicion misma del reclamante que no se trata en este caso de actos u operaciones de guerra ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República i que, por consiguiente, segun los términos de la Convencion de Arbitraje de 23 de Setiembre de 1893, este Tribunal es incompetente para conocer de esta parte de la reclamacion.

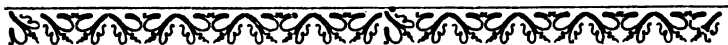
Por estos fundamentos el Tribunal Arbitral, no creyendo necesario pronunciarse sobre las demas escepciones de forma, deducidas en contra de la demanda, por unanimidad de votos no da lugar a la parte de la reclamacion relativa al retardo en el carguio en

Iquique i se declara incompetente para conocer de la otra parte que se refiere a la estadía del buque en el puerto de Talcahuano.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—**CAMILLE JANSSEN.**—**ALFRED ST. JOHN.**—**LUIS ALDUNATE.**

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.





INDICE

DE LOS NOMBRES DE LOS RECLAMANTES

B		Pájs.	
<hr/>			
Banco de Tarapacá i Londres Limitado.—Reclamacion			
número 99			689
Barker, Juan.—	id	id	67 84
Beazley, J. H.—	id	id	80 339
Bell Crowe, Roberto.—	id	id	78 303
Bell, Johnston.—	id	id	74 203
Beynon i C. ^a —	id	id	90 526
British and Eastern Shipping Company			
Limited.—	id	id	68 121

C			
Club Ingles de Iquique.—	Reclamacion número 64		39
Compañía Salitrera Limitada Santa Rita	id	id	63 22
Carry, Juan.—	id	id	77 293
Chambers, Walterio J.—	id	id	93 589

D

			PÁGS:
Davidson, Jonatas.—	Reclamacion número	66	56
Dawson, Juan.—	id id	65	49

E

Edgar, Juan.—	Reclamacion número	89	515
---------------	--------------------	----	-----

F

Fernie, Enrique.—	Reclamacion número	92	559
Fry, Alfredo.—	id id	72	176

G

Gambles, Juan.—	Reclamacion número	70	140
Gillison, Santiago.—	id id	82	365
Goodall, Jeremias M.—	id id	97	656

H

Herron, Juan.—	Reclamacion número	86	445
Id id	id id	87	468

J

Japp, Juan.—	Reclamacion número	71	161
--------------	--------------------	----	-----

K

Kelley, Roberto K.—	Reclamacion número	79	328
---------------------	--------------------	----	-----

M

Mamport Williams, Humberto.—	Reclamacion número	98	680
Marshall, Antonio R.—	id id	75	213

P

			PÁGS.
Park Lyle, Alejandro.—	Reclamacion número	94	609
Pierce Williams, David.—	id	id 101	817

R

Rome, Tomas.—	Reclamacion número	84	399
Ross Guillermo E. R.—	id	id 83	387
R. Thomas i C. ^a —	id	id 69	131

S

Simpson Hellon, Daniel. -	Reclamacion número	85	434
Smith Hatfield, Juan.—	id	id 91	540
Smith, Rojerio N.—	id	id 73	190

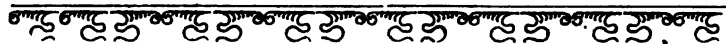
T

The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited.—	Reclamacion número	100	699
Tuckwell, Juan.--	id	id 62	5

W

Wakeham, Haroldo.—	Reclamacion número	88	501
Id. id.—	id	id 95	629
Id. id.—	id	id 76	250
Williamson, Balfour i C. ^a —	id	id 96	638
Williamson, Juan.—	id	id 81	353





INDICE DE MATERIAS

SOBRE QUE VERSAN LAS RECLAMACIONES

B

Bloqueo.—Véase: *Detencion de buque.*

Bombardeo de Iquique.—Véase: *Combate de Iquique.*

Buques mercantes.—Véase: *Detencion de buques mercan-
tes.*—*Fletamento.*—*Hospedaje de refugiados a bordo.*

C

				Págs.
Combate de Iquique.—		Reclamacion núm.	62	5
Id id —		id id	64	39
Id id —		id id	65	49
Id id —		id id	96	638
Id id —		id id	99	689
Combate de Pisagua.—		Reclamacion número	63	22
Combate de Pozo Almonte		id id	98	680

D

						Págs.
Destruccion o daño de propiedades—Reclamacion núm. 73						190
Id	id	id	—	id	id 86	445
Id	id	id	—	id	id 91	540
Id	id	id	—	id	id 100	699
Id	id	id	—Véase: <i>Combate de Iquique.—Combate de Pozo Almonte.—Combate de Pisagua.</i>			
Detencion de buque.—			Reclamacion núm. 68			121
Id	id	—	id	id 69		131
Id	id	—	id	id 70		140
Id	id	—	id	id 71		161
Id	id	—	id	id 72		176
Id	id	—	id	id 73		190
Id	id	—	id	id 74		203
Id	id	—	id	id 75		213
Id	id	—	id	id 76		250
Id	id	—	id	id 77		293
Id	id	—	id	id 78		303
Id	id	—	id	id 79		328
Id	id	—	id	id 80		339
Id	id	—	id	id 81		353
Id	id	—	id	id 82		365
Id	id	—	id	id 83		387
Id	id	—	id	id 85		434
Id	id	—	id	id 86		445
Id	id	—	id	id 87		468
Id	id	—	id	id 88		501
Id	id	—	id	id 89		515
Id	id	—	id	id 90		526
Id	id	—	id	id 91		540
Id	id	—	id	id 92		559
Id	id	—	id	id 93		589

				Págs.
Detencion de buque.—		Reclamacion núm. 94		609
Id	id	id	id 95	629
Id	id	id	id 101	817

F

Ferrocarriles.—Perjuicios por suspension del tráfico.—Reclamacion número 100	699
Fletamento (Falta de cumplimiento de contrato).—Reclamacion número 78	303
Fletamento (Falta de cumplimiento de contrato).—Reclamacion número 84	399
Fletamento (Falta de cumplimiento de contrato).—Reclamacion número 87	408
Fletamento (Falta de cumplimiento de contrato).—Reclamacion número 92	559

II

Hospedaje d	
Id	

I

Incendio de	
Infracciones de contrato.—	

I

Prestacion de	
a bordo.	
Prohibicion de espórtar trigo.—Reclamacion número 66	56
Id id — id id 67	84

R

PLAs.

Refugio.—Véase: *Hospedaje de refugiados a bordo.*

Requisiciones.—Reclamacion número 63	.	.	.	22
Id id id 96	.	.	.	638
Id id id 97	.	.	.	656
Id id id 98	.	.	.	680

V

Voto disidente del árbitro de Chile respecto de la incompetencia del Tribunal, pronunciada por la sentencia número 76	.	.	.	277
Id de los árbitros belga i británico sobre la negativa del árbitro chileno para suscribir algunas sentencias	.	.	.	244
Id disidente del árbitro chileno acerca de la incompetencia del Tribunal i mérito probatorio de un documento.—Reclamacion número 84	.	.	.	429
Id disidente del árbitro chileno acerca de la incompetencia del Tribunal i motivos para rechazar la reclamacion número 87	.	.	.	488
Id disidente del árbitro chileno sobr incompetencia del Tribunal para conocer de la reclamacion número 100	.	.	.	803



fin

RECLAMACIONES

PRESENTADAS AL

TRIBUNAL ANGLO-CHILENO

(1894-1896)

TOMO CUARTO



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA I LIBRERIA ERCILLA

BANDERA, 21-K

1896

TRIBUNAL ANGLO-CHILENO

(1894-1896)

RECLAMACIONES

PRESENTADAS AL

TRIBUNAL ANGLO-CHILENO

(1894-1896)

TOMO CUARTO

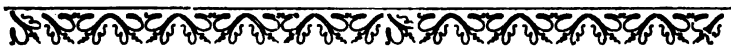


SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA I LIBRERIA ERCILLA

BANDERA, 21-K

1896





CONVENCION ARBITRAL

ENTRE LA REPUBLICA DE CHILE

I S. M. EL REI DE SUECIA I NORUEGA

Por cuanto entre la República de Chile i el Reino de Suecia i Noruega, se negoció, concluyó i firmó una convencion el día 6 Julio de 1895, por medio de Plenipotenciarios debidamente autorizados al efecto, convenio cuyo tenor es, a la letra, como sigue:

Su Majestad el Rei de Suecia i Noruega i S. E. el Presidente de la República de Chile, deseando arreglar amistosamente las reclamaciones presentadas por la Legacion de Su Majestad en Chile, orijinadas por la guerra civil que comenzó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año, han convenido en celebrar una Convencion de Arbitraje, i con tal objeto han nombrado sus respectivos plenipotenciarios a saber:

Su Majestad el Rei de Suecia i Noruega al señor Jens

Martin Bolstad, su Ministro Plenipotenciario en Mision Especial cerca del Gobierno de Chile, i S. E. el Presidente de la República de Chile, el señor don Luis Barros Borgoño, Ministro de Relaciones Exteriores de la República; quienes, despues de haberse exhibido sus Plenos Poderes i de haberlos encontrado en debida forma, han convenido en lo siguiente:

Art. 1.º El Tribunal Arbitral creado por la Convencion celebrada entre Chile i Gran Bretaña con fecha 26 de Setiembre de 1893, para solucionar las reclamaciones provenientes de la guerra civil de 1891 será solicitado para resolver, en la forma i de acuerdo con los términos prescritos en los artículos 3.º, 4.º i 5.º de dicha Convencion, todas las reclamaciones acerca de las cuales pudiera afectar al Gobierno de Chile alguna responsabilidad por los actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que comenzó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año, i todas aquellas que provenientes de actos posteriores, puedan ser tambien de responsabilidad del Gobierno de Chile de conformidad con las disposiciones del citado artículo 5.º

Las reclamaciones deberán ser patrocinadas por la Legacion de Su Majestad el Rei de Suecia i Noruega i deberán ser presentadas al Tribunal dentro del plazo de setenta i cinco dias, que se contará desde la fecha de la promulgacion del presente Convenio.

Art. 2.º Cada uno de los Gobiernos contratantes sufragará los gastos de sus propias jestioness, i los honorarios de sus respectivos agentes i defensores.

Todas las expensas que imponga la decision de las re-

clamaciones por el Tribunal Arbitral serán pagadas entre ambos Gobiernos por la mitad: pero si hubiere cantidades juzgadas en favor de los reclamantes, se deducirán de éstas las antedichas espensas i gastos comunes en cuanto no excedan del seis por ciento de los valores que haya de pagar el Tesoro de Chile por la totalidad de las reclamaciones aceptadas.

Las sumas que el Tribunal juzgue en favor de los reclamantes, serán entregadas por el Gobierno de Chile al Gobierno de su Majestad el Rei de Suecia i Noruega por intermedio de su Legacion en Santiago o de la persona que Su Majestad designase con este propósito, dentro del plazo de un año a contar desde la fecha de su respectiva resolucion, sin que durante este término devenguen dichas sumas interes alguno en favor de los espresados reclamantes. El Gobierno de Chile deducirá de cualesquiera sumas que pague en satisfaccion de las reclamaciones sometidas al Tribunal, sea que el pago se haga por orden del Tribunal o en vista de un arreglo privado, las cantidades estipuladas en el inciso segundo de este artículo, debiendo ser retenidas i empleadas dichas cantidades en el pago de las espensas comunes de arbitraje.

Art. 3.º Las Altas Partes Contratantes se obligan a considerar los juzgamientos del Tribunal Arbitral como una terminacion satisfactoria, perfecta e irrevocable, de las dificultades cuyo arreglo se ha tenido en mira, i en la intelijencia de que todas las reclamaciones de los súbditos de Suecia i Noruega presentadas u omitidas en las condiciones señaladas en los artículos precedentes, se tendrán por decididas i juzgadas definitivamente i de mo-

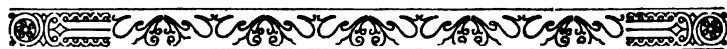
do que, por ningun motivo o pretesto puedan ser materia de nuevo exámen o discusion.

En fe de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios de Suecia i Noruega i de Chile firman, en doble ejemplar, el presente Convenio i lo sellan con sus sellos respectivos, en Santiago de Chile, a los seis dias del mes de julio del año 1895.—(L. S.)—J. M. BOLSTAD.—(L. S.)—LUIS BARROS BORGÑO».

I por cuanto el Convenio preinserto ha obtenido la aprobacion del Congreso Nacional, i ha sido ratificado por S. M. el Rei de Suecia i Noruega, por medio de su Plenipotenciario competentemente autorizado, por tanto, oido el Consejo de Estado vengo en ratificar dicha Convencion, i disponer que se promulgue i se lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.

Santiago, 16 de Setiembre de 1895.—JORJE MONTT.
—*Claudio Matte.*





TRIBUNAL ARBITRAL
ANGLO-CHILENO (1894-1896)

RECLAMACIONES NORUEGO-SUECAS

RECLAMACION N.º 1

JORJE CHRISTIANO KNUDSEN

MEMORIAL

Yo, Jorje Christiano Knudsen, armador, miembro del parlamento noruego, comendador de segunda clase de la Orden Real de Santo Olavo, domiciliado en Porsgrund en Noruega, declaro por la presente en fé i conciencia:

Nací cerca de la ciudad de Arendal en Noruega i soi súbdito noruego por nacimiento.

Cuando los acontecimientos que abajo están mencionados ocurrieron, estaba yo domiciliado en Porsgrund.

Soi armador del buque noruego de acero *Skomvær* que tenía un porte de (1687) mil seiscientos ochenta i siete toneladas netas.

No tomé parte ni directa ni indirectamente en la guerra civil chilena que empezó el 7 de Enero de 1891 i acabó el 28 de Agosto

del mismo año, tampoco me encontré en el servicio o en el pago de ninguna de las partes contendientes durante esa época.

No he recibido indemnizacion ninguna o pagamento de la reclamacion que ahora presento al Tribunal Anglo-Chileno, i esta reclamacion no ha sido presentada anteriormente a tribunal ninguno.

Por carta de fletamento de 27 de Febrero de 1891 mi mencionado buque *Skomvær* fué fletado en Valparaiso por el Gobierno de Chile por intermedio de su ajente señor don Alfredo Lyon para llevar un cargamento completo de guano para Europa, al Reino Unido o al Continente. *Skomvær* recibió orden de cargar en Lobos de Afuera donde llegó el buque el 14 de Abril i se declaró pronto para cargar el 16, así que empezaron a correr sus dias el 17 de Abril.

La entrega de cargamento que no empezó sino el 28 de Abril fué mui lenta, así que no se habia embarcado mas que 850 toneladas de guano mas o ménos el 16 de Junio, impidiéndose entónces toda entrega ulterior por el jefe del cruzador chileno de guerra *Esmeralda* que dió al *Skomvær* órdenes de dejar el puerto tan luego como fué posible.

Habiendo instituido un nuevo gobernador, *Esmeralda* en la noche subsiguiente dejó la isla i el gobernador nuevo señor Líbano espidió el 26 de Junio una circular, por la cual se ordenó al *Skomvær* como tambien a los otros buques allí fondeados, de dejar la isla dentro de diez dias. No habiendo en ese lugar cónsul ninguno, los capitanes de los buques formularon ellos mismos el 29 de Junio una protesta en la cual se reservaron la debida responsabilidad a hacer valer contra los fletadores, el gobernador, el jefe de la *Esmeralda* i toda otra persona competente por flete, flete falso, sobreestadías i todas consecuencias de lo ocurrido. El instrumento de la protesta fué firmado por todos los capitanes i entregado al gobernador, miéntras que una copia del documento fué mandada al armador de la barca *Edimburgh*, señor John Hearren, Water Street, Tower Buildings, Liverpool. Una protesta separada del mismo contenido formulada por cada uno de los capitanes, fué entregada el mismo dia al gobernador señor Líbano.

El 1.º de Julio el gobernador exigió que se firmasen pólizas de carga; pero no quiso permitir que se incluyese allí reservacion de *full lien on the cargo for freight, dead-freight, and demurrage* (garantía completa en el cargamento, por flete, flete falso † sobreestadia) por lo que el capitán del *Skomvær* así como tambien los otros capitanes, rehusaron de firmar. Sin embargo, fueron obligados a firmar, visto que el gobernador amenazó de usar violencia i de llamar por telégrafo la *Esmeralda*, firmando entónces el capitán del *Skomvær*, señor Chr. Rafn, el 2 de Julio pólizas de carga por (850) ochocientas cincuenta toneladas i (171), ciento setenta i un kilogramos de guano recibidos del Gobierno de Chile, reservándose el derecho de trasbordarlos, i flete segun contrato de fletamento del 27 de Febrero de 1891 *and all other conditions as per charter party, cargo not completed by charterers* (i todas las otras condiciones establecidas en la carta de fletamento, el cargamento no habiendo sido entregado completo por los fletadores).

Desde el 2 hasta el 7 de Julio estaban esperando la contestacion de Callao, habiendo los capitanes juntos por telégrafo buscado consejo del Ministro Británico en Lima sobre lo que debian hacer. La contestacion llegó el 7 i dió el consejo de quedar en la isla, pues existia la probabilidad que el embarque de guano debia ser continuado mui pronto. *Skomvær* i tres buques británicos se decidieron a esperar i por cuenta comun a mandar al capitán Fleming del *Strathmuir* a Callao para buscar un arreglo desde allí.

El 8 de Julio recibieron, sin embargo, del gobernador una nueva circular con orden de hacerse a la vela inmediatamente i el 9 de Julio en la mañana llegó el vapor de guerra chileno *Carlo Roberto* que dió órdenes a los buques de dejar la isla ántes de las dos horas de la tarde: una orden que naturalmente debia ser respetada.

Skomvær salió el mismo dia i el capitán se decidió a ir a Callao para tratar desde allí con los fletadores.

Skomvær llegó el 11 de Agosto a Callao, donde el capitán Rafn formuló protesta que fué confirmada por él con su juramento ante el consulado de Suecia i Noruega el 12 de Agosto.

Por intermedio del señor don Carlos Lyon, en Valparaiso, empezó luego negociaciones por telégrafo con los fletadores i soli-

citó órdenes, pero no recibió respuesta hasta el 24 de Agosto. La respuesta dijo que los fletadores no habian decidido nada todavia, pero lo harian pronto. Despues de mas telegramas recibió finalmente el 1.º de Octubre la contestacion neta que «arreglo era imposible con los fletadores.»

Despues de eso el capitán Rafn en el interes de las partes respectivas, buscó de completar el cargamento del buque con otro fletador, i logró el 5 de octubre de celebrar un contrato de fletamento para guano de Corcovado; despues, salió del Callao el 7 i llegó a Corcovado el 10 de Octubre.

A causa de la larga estadía del buque, habia sido obligado en Callao a poner el buque en dique seco para limpiar su fondo.

El trabajo de cargar en Corcovado empezó el 12 de Octubre i acabó el 9 de Noviembre, cuando se habia embarcado 1,896 toneladas, por los cuales conocimientos fueron espeditos el 10 de Noviembre de 1891.

Skomvær recibió orden para Lóndres, donde todo el cargamento, las dos partes en todo [2,656] dos mil seiscientos cincuenta i seis toneladas [171] ciento setenta i un kilógramos, fué descargado i entregado a la persona competente, las [850] ochocientas cincuenta toneladas [171] ciento setenta i un kilógramos a la *Compagnie Commerciale Française*, agents consignataires du Gouvernement du Chili [Compañía Comercial Francesa, ajentes consignatarios del Gobierno de Chile.]

El capitán Rafn pidió de los consignatarios indemnizacion por la pérdida que habia sido causada al buque por la infraccion hecha al contrato de fletamento por los fletadores, pues éstos habian dejado de entregar al *Skomvær* cargamento completo en Lobos de Afuera i dejado de entregar en debido tiempo.

A tal respecto el contrato de fletamento determina en su § 21 que *penalty for non performance* [penalidad por no cumplir el contrato] es *estimated amount of freight* el [importe calculado de flete] que por las 1,800 toneladas o mas que faltan haria mas de (2,900) dos mil novecientas libras esterlinas británicas; pero el capitán Rafn no pidió sino indemnizacion por la pérdida verdadera que sufrió el buque, a saber:

SOBREESTADIAS

Desde el 16 de Julio de 1891, cuando las [70, setenta estadías estipuladas en el contrato de fletamento habian espirado hasta el 9 de Noviembre del mismo año cuando el buque estaba con cargamento completo a bordo en Corcovado; (99) noventa i nueve dias a

£ 16-17 s 7 i medio peniques por dia.	£ 1,671-2-5 ½
Los gastos extraordinarios del buque que suben a	» 545-16-1
I mis expensas para telegramas	» 18-12-4
En todo.	£ 2,235-10-10 ½

Con [5] cinco por ciento interes anual desde el 9 de Noviembre de 1891, cuando el *Skomvar* estaba con cargamento completo en Corcovado, hasta que se obtenga el pagamento.

Incluidos los intereses hasta Abril 1892, el capitan Rafn pidió en Lóndres en todo £ 2,268-11-9; pero los consignatarios de los fletadores rehusaron de pagar el importe del reclamo i en las circunstancias, el capitan se vió obligado a entregar la partida de guano mediante garantía por un importe de hasta [£ 2,500] dos mil quinientas libras que debia estar en vigor hasta que el asunto pudiera ser decidido con los fletadores, el Gobierno de Chile, por convenio amigable o por sentencia.

La garantía fué dada el 28 de Abril de 1892, por *The City Bank* [el banco de la ciudad de Lóndres] Limited, Threadneedle Street, Londres.

Adjunto aquí una coleccion de documentos que contienen lejitimación de lo correcto de esta mi representacion de los hechos, en todo (25) veinticinco piezas, especificadas en un índice que se halla agregado a la coleccion, casi todos documentos orijinales, a cuyo respecto estoi convencido que son auténticos, como tambien copias correctas de tales documentos orijinales.

El contrato de fletamento orijinal del 27 de Febrero de 1891 se halla guardado por el señor don Carlos Lyon en Valparaiso que se encargará de mandar él mismo al Tribunal Arbitral.

Mi reclamacion de indemnizacion es la misma que la que el capitán Rafn presentó i defendió en Lóndres, a saber:

<i>Por sobreestadias.</i>	£ 1,671—2 ^s —51/2 ^d .
<i>Los gastos extraordinarios, causados al buque</i> »	545—16—1
<i>I mis espensas para telegramas</i>	» 18—12—4

O en capital en todo . . . £ 2,235—10^s—101/2^d.

I en intereses (5) cinco por ciento por año desde el 9 de Noviembre de 1891 hasta el día que se efectúe el pago de mi reclamacion.

Christiania, el 28 de Abril de 1895.

(Firmado) JÖRGEN C. KNUDSEN

Pedro Severino Jacobo Daae, Juez Urbano i Escribano Público en Christiania, Caballero de la Orden de Santo Olavo, hago saber que en el año de 1895 el 18 de Abril se presentó en la oficina de la Escribanía el señor don Jorje Christiano Knudsen, armador, miembro del Parlamento Noruego, comendador en la segunda clase de la Orden Real de Santo Olavo, para firmar este documento en presencia del Escribano Público i testigos. Habiéndosele leído el documento i habiéndole sido indicado la pena de la lei por declaracion incorrecta ante Escribano Público, firmó este documento de propio puño, habiendo declarado que lo que en eso está expresado, ha sido declarado solemnemente en fe i conciencia.

Lo que certifico como Escribano Público bajo mi mano i sello oficial.

Derecho pagado (5) cinco coronas [60] sesenta öre.

[Firmado] P. S. J. DAAE

Como testigo notarial
LUDVIG DAAE

Hai un sello que dice: Civitatis
Christianiæ Sigillum Unanimiter
et constanter 1624, con armas.

Certifico que el señor don P. S. J. Daae es Escribano Público Real i Juez Urbano de esta ciudad i que segun las leyes de Noruega es persona competente para recibir una declaracion legal i solemne. Igualmente certifico que las firmas arriba son hechas de propia mano por el dicho Escribano Público señor don P. S. J. Daae i por el testigo notarial don Luis Daae.

Christiania el 18 de Abril de 1895.

El Consulado de Chile
(Firmado) JUSTUS HANSEN
Cónsul

Derecho pagado: § 1
(f) Justus Hansen
Hai un sello que dice: Consulado
de la República de Chile, Christiania,
con armas de Chile.

Certifico que lo que precede es traduccion fiel i verdadera del documento orijinal en idioma noruego que he tenido a la vista i que lleva una legalizacion consular en idioma inglés,—de cuanto doi fé.

Santiago, en la Legacion de Suecia i Noruega el dia 9 de Julio de 1895.

El Ministro
J. M. BOLSTAD

Hai un sello que dice:
Legation de Suède et de
Norvège, con armas de
Suecia i Noruega.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile certifica la autenticidad de la firma del señor J. M. Bolstad.

Santiago, 12 de Julio de 1865.

El Sub-Secretario
EDUARDO PHILLIPS

Sello: Ministerio de
Relaciones Exteriores i
Culto—Chile—12 Jul. 95.

(En el original está legalizado bajo la misma firma del Cónsul de Chile.)

CONTESTACION

Excmo. Señor:

Por el Gobierno de Chile, paso a contestar la reclamacion 1.^a Sueco-noruega, en la cual don Jorje Christiano Knudsen demanda £ 2,235-10-10-1/2, mas intereses, por no haberse completado un cargamento de guano en la isla de Lobos de Afuera al buque *Skomvær*.

1 El art. I de la Convencion de arbitraje celebrada en Santiago entre la República de Chile i el Reino de Suecia i Noruega, el 6 de Julio del corriente año, dió a este Tribunal Arbitral Anglo-chileno jurisdiccion para resolver, en la forma i términos allí indicados, todas las reclamaciones de súbditos de Suecia i Noruega, «acerca de las cuales pudiera afectar al Gobierno de Chile alguna responsabilidad *por los actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que comenzó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año.*»

Es literalmente lo dispuesto en el art. I de la Convencion celebrada, sobre la misma materia, entre Chile i Gran Bretaña el 26 de Setiembre de 1893, a virtud de la cual está constituido este Tribunal.

Considerados los términos que dejo trascritos de la referida Convencion, i los fundamentos de la presente reclamacion, tales como aparecen clara i reiteradamente indicados en el memorial i en todos los documentos anexos, resulta con evidencia que V. E. carece absolutamente de competencia para resolver la demanda del señor Knudsen, la cual por su naturaleza corresponderia a la justicia ordinaria.

De nada aparece que el caso sea motivado por algun acto u operacion de las fuerzas de mar o tierra de la República, ni por actos de fuerza, de cualquiera clase que sea, ejercitada contra el buque

Skomvær. De todo aparece que, si bien la causa determinante de la conducta del Gobierno debe buscarse en conexión con el estado de guerra civil que aflijó a Chile en 1891, lo cierto es que fué una omisión i no una acción de aquel Gobierno lo que ha dado lugar a esta reclamación. El caso es simplemente de falta de cumplimiento de un contrato de fletamento, por parte del Gobierno fletador; i en casos como éste, no se acostumbra prestar patrocinio diplomático a contratantes particulares, sobre todo cuando, como sucede en Chile, la lei les abre de par en par las puertas de los tribunales ordinarios. (G. Rolin-Jacquemyns, *Revue de Droit International*, 1891, p. 78).

2 Que aquí se trata solo de la ruptura o inejecución de un contrato o de la falta de cumplimiento de una obligación de entregar, lo dicen todos los documentos acompañados: el poder conferido por el reclamante mismo al señor Boldstad; el diario de navegación del buque (días 29 de Junio i 12 de Agosto); la protesta del capitán en el Callao, etc.

En éstos no deja de repetir el capitán Rafn sus protestas: «por no haber recibido un cargamento entero i completo, conforme a la carta de fletamento;» «por no haber recibido un cargamento entero i completo en Lobos, conforme a la carta partida;» por los perjuicios que se causaron «en consecuencia de que no se le entregó al declarante un cargamento entero i completo de guano para el dicho buque, conforme a los términos de la carta partida.»

En el referido poder el reclamante faculta al señor Boldstad para que lo represente en su reclamación motivada «por la violación del contrato de fletamento del *Skomvær* celebrado el 27 de Febrero de 1891».

Finalmente, refiriéndose a la demanda hecha en Londres por el referido capitán i reproducida en la reclamación misma hecha ante V. E., el memorial confirma lo espuesto sobre que no se funda aquélla en «actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar o tierra.» Con efecto dice el memorial:

«El capitán Rafn pidió de los consignatarios indemnización por la pérdida que había sido causada al buque por la infracción hecha al contrato de fletamento por los fletadores, pues éstos habían de-

jado de entregar al *Skomvær* cargamento completo en Lobos de Afuera i dejado de entregar en debido tiempo.»

Ni el cambio de autoridades efectuado por el crucero *Esmeralda* en Lobos durante las pocas horas que allí permaneció el 16 de Junio de 1891, ni los desperfectos que pudo causar en el muelle o elementos fiscales de carguio, ni la llevada del vaporcito nacional que en la isla existia, son circunstancias que puedan en derecho favorecer al dueño del *Skomvær* o de cualquiera de los otros buques que cargaban en Lobos. El contrato de fletamento, lei de los contratantes, no puede ser invocado por ellos a esos respectos. Lo único conducente a la apreciacion jurídica del caso consiste en que la autoridad pública de Lobos, a fines del citado mes de Junio, determinó no seguir entregando guano, i lo notificó así a los capitanes de buques para que salieran del puerto lo mas pronto posible (lo que el del *Skomvær* i tres mas desobedecieron, decidiendo esperar en la isla diversos mensajeros enviados tras de consejos a Pascamayo i hasta el Callao). Aquello era lo único que habia que considerar, siendo, por lo demas, indiferente para el caso que dicha autoridad, cualquiera que fuese, se abstuviera de entregar guano por obedecer i servir a uno u otro de los belijerantes, con orden comunicada por el *Esmeralda* o por cualquier otro conducto, o sin orden de nadie. A los fletantes no les importaba nada de eso.

3 En vano se ha pretendido en otras reclamaciones análogas a la presente que el crucero *Esmeralda* ejecutó actos de fuerza contra los buques que cargaban en Lobos. Con eso, se ha buscado, sin encontrarlo, un medio de estender la jurisdiccion de V. E., a casos no alcanzados por ella, segun los términos de la Convencion de arbitraje.

En la presente reclamacion, todo manifiesta que la fuerza no intervino para nada en la isla: el comandante de la *Esmeralda* dejó sus órdenes al gobernador de aquella i no a los capitanes de buque con quienes no quiso entenderse para nada, a quienes cuando mas, aconsejó e indicó la idea de ir a cargar salitre en Tarapacá. Los capitanes buscaron al referido comandante para conferenciar con él: pero «nos dijo que no tenia nada que hacer con nosotros», ha

repetido el capitán del *Skomvær*, añadiendo el primero: «Ustedes tienen que cuidarse a sí mismos; el nuevo gobernador despachará sus buques, i acaso pueden (y may) ir a Iquique para completar sus cargamentos» [Diario de navegacion, día 16 de Junio de 1891.— Declaracion de Stockholm, 1814.]

«El 17 el capitán Rafn i otros fueron a observar la estension del daño causado al muelle, que fué hallado ser de poca consideracion» (Diario, &c.) En realidad, materialmente, prescindiendo de la fuerza mayor impuesta por las necesidades de la guerra, habria podido, despues del retiro del *Esmeralda*, continuase el carguío, i de hecho, pudo entregarse lastre al buque *Stuart*. (Reclamacion número 17).

Esta circunstancia que, tratándose del fondo de la cuestion ante los Tribunales ordinarios, podria acaso tener alguna importancia para rechazar la escepcion de irresponsabilidad fundada en la fuerza mayor, es decisiva para acoger la escepcion de incompetencia del Tribunal fundada en que los perjuicios reclamados no han sido causados por actos de las fuerzas de mar de la República, como infundadamente se ha calificado por algunos lo que el *Esmeralda* hizo en Lobos. [Reclamaciones números 15 i 17, relativas a los buques *Oakhurst* i *Stuart*].

En el caso presente es el reclamante mismo quien se ha esforzado en demostrar que no hubo los supuestos actos de fuerza contra los capitanes del buque, los cuales, como el del *Skomvær* i otros, pudieron impunemente desobedecer las órdenes de la autoridad. A aquel efecto, i con la mira de desvirtuar la escepcion del Gobierno reclamado basada en la fuerza mayor, el memorialista ha presentado la ántes citada declaracion esplicativa, firmada por el capitán Rafn en Stockholm, el año de 1894, cuyo 5.º acápite concordante con el diario, merece ser copiado a la letra. Dice como sigue, segun la incorrecta traduccion agregada:

El Gobierno de Chile (el fletador) no puede tener nada que alegar en su disculpa de no haber cumplido con la carta partida, mismo con la cláusula inglesa «esceptuados disturbios políticos»; por que el *Esmeralda* salió de las islas la misma noche sin dejar guarnicion militar ninguna; todo el aparejo de carguío estaba en

órden, de modo que el carguío de guano, para lastre a los buques que estaban allí fondeados vacíos, luego empezó, recibiendo la barca alemana *Hanny* i la barca inglesa *Stuart* guano bastante para lastre. Hubo entonces dotacion completa de trabajadores presentes i el carguío diario habia subido, a la llegada del *Esmeralda* a 410 toneladas; i todos los buques allí fondeados habrian podido ser completamente cargados con toda comodidad en el período desde el 17 de Junio [la llegada del *Esmeralda*] hasta el 9 de Julio, cuando el *Carlos Roberto* llegó i los espulsó de la isla.»

No se ha alegado que esta espulsion, tan posterior a la pasada de la *Esmeralda*, constituye el acto de las fuerzas de mar que determina la competencia del Tribunal: los perjuicios reclamados no se habrian evitado, mas bien se habrian agravado, permaneciendo los buques en Lobos indefinidamente dada la negativa de entregarles guano, que era entregar recursos al enemigo.

Pudiera, aunque con grandísima dificultad, admitirse la competencia de V. E. para conocer de los efectos provenientes de la infraccion de un contrato, cuando el infractor lo ha violado, impidiendo positivamente, mediante la ejecucion de un acto de guerra, el goce de algo permitido al otro contratante; pero, es de todo punto inadmisibile considerar en igual condicion la infraccion de un contrato de hacer o de entregar, producida negativamente, por la omision de una u otra cosa, cualquiera que sea la causa de la omision o el modo de producirse.

4 La jurisprudencia viene en apoyo del Gobierno reclamado para dar a la Convencion de arbitraje su recta interpretacion, apartando de la jurisdiccion de este Tribunal el conocimiento del caso presente, reconocido como de simple inejecucion de un contrato de transporte por falta de entrega completa de cargamento.

Desde luego, tiene analogía con este caso el de la reclamacion número 7, relativa a transporte por ferrocarril. En ella se opuso tambien por mi parte la misma escepcion de incompetencia deducida aquí, fundada en que el transporte contratado, aunque de elementos militares, no constituia por sí solo un acto ejecutado «por las fuerzas de mar o tierra de la República». El Tribunal acogió la escepcion i se declaró incompetente en aquel caso por sentencia de 30

de Setiembre próximo pasado, considerando entre otras cosas: «que existia un contrato bilateral de transporte entre el Gobierno de Chile i la Compañía de Arauco (en nuestro caso, el dueño del *Skomvær*) para trasportar tropas i materiales de guerra (en nuestro caso, guano fiscal), i que las cuestiones que se refieren a transporte son de la competencia de los tribunales nacionales.»

Hai sobre esto un precedente de una fuerza decisiva: el de la sentencia número 90 pronunciada por el Tribunal Anglo-chileno de Santiago, en 1887, en el caso de *The Peruvian Guano, etc.* A virtud de un contrato celebrado con el Gobierno del Perú, dicha Compañía explotaba las guaneras de ese país, cuando un día durante la guerra con aquel, parte de la Escuadra de Chile llegó o impidió por la fuerza la continuacion de los trabajos, obligó a los buque cargadores a abandonar sus fondeaderos, rompió los elementos de explotacion i embarque, etc. Así lo espuso la *Peruvian* reclamando posteriormente.

Segun se ve, el caso fué mucho mas grave que el presente; sin embargo, como los Tribunales Arbitrales de Santiago, a diferencia de las Comisiones Mistas de Washington, estaban reducidos por las respectivas Convenciones, como lo está el presente, a conocer en estricto derecho i únicamente de los perjuicios motivados en actos de las fuerzas militares i no de carácter meramente administrativo o civil, aquel referido Tribunal Anglo-chileno aceptó en la causa de la *Peruvian* la misma escepcion de incompetencia que en el presente he deducido por mi parte, declarando *por unanimidad*: que no era competente para conocer en aquella causa.

Son particularmente importantes en aquella sentencia el considerando segundo i la parte final, que reproduzco a continuacion:

«Considerando: que la inejecucion del contrato celebrado entre la sociedad denominada *Peruvian Guano Company, Ld.* i el Gobierno del Perú no puede atribuirse a ningun acto u operacion bélica del ejército o armada de Chile; i que, si bien es cierto que puede ser considerada como una de las consecuencias del estado de guerra i del ejercicio de los derechos de beligerantes por parte del Gobierno de esta República, tal ejercicio no ha sido materia de la Convencion.

«Si correspondiera a este Tribunal el juzgamiento de la presente reclamacion, le corresponderia igualmente el de todas las demandas por falta de cumplimiento de obligaciones contraidas, aún entre los particulares. a causa de la imprevista i nueva situacion creada por el estado de guerra i de las innumerables consecuencias de ella: todo lo cual no es conforme, como queda dicho, ni al testo literal ni al espíritu de la Convencion.»

La referida sentencia de 1887 no hizo mas que confirmar otras pronunciadas, en casos análogos, por el mismo Tribunal i por el Italo-chileno, como la núm. 1 del último, relativa a la reclamacion del súbdito italiano don Félix Massardo.

§ Para el evento de que V. E. desestime la escepcion de incompetencia anteriormente formulada, pido que V. E. declare la irresponsabilidad de Chile en nuestro caso, en razon de que la inejecucion del contrato de fletamento del *Skomvær* fué un medio lejítimo de hostilidad, autorizado, impuesto por las necesidades de la guerra; fué un caso de fuerza mayor, que eximió a los contratantes del cumplimiento de sus respectivas obligaciones, segun los principios jenerales del derecho i segun la escepcion especialmente establecida en el art. 16 del citado contrato, segun el cual, son mutuamente esceptuados «la accion de Dios, las restricciones de gobernantes, los disturbios o impedimentos políticos, etc.»

Para acelerar el fin supremo de la guerra, que es el vencimiento del enemigo como medio de llegar a la paz, en lo que están interesados los neutrales i afectados los intereses jenerales de la humanidad, deben los belijerantes emplear todos los medios a su alcance autorizados por el derecho de la guerra, conducentes a la consecucion de aquel fin. En verdad, no puede decirse que proceda por acto de su libre i espontánea voluntad el belijerante que, teniendo medios para ello, ataca una plaza enemiga, bloquea un puerto, destruye una presa marítima que no puede conservar o conducir a puerto seguro, etc. etc.; caso este último calificado de fuerza mayor, eximente de responsabilidad. [Calvo, § 3033].

Asi, la guerra en jeneral es fuerza mayor, i de este carácter participan todas las operaciones lícitas conducentes a su fin, cuya

consecucion reclama, como imperiosa necesidad, la paz del mundo, que a nadie le es dado mantener turbada indefinidamente.

Por ejemplo, tratándose del bloqueo marítimo, escritores autorizados consideran su ejercicio como caso de fuerza mayor. «Tienen ellos razon, agrega el profesor F. de Martens, para hacer depender el derecho de bloqueo de la fuerza mayor resultante de las operaciones de guerra.» (*Traité de Droit International*, t. III. p. 287. Paris. 1887).

Con referencia a los bloqueadores tambien, Blunstchli dice que «los bloqueos son inevitables» i los califica *de un derecho necesario* [*Le Droit International Codifié*, nota 2 al art. 827].

Lo mismo que del bloqueo puede decirse de toda medida, no reprobada por las leyes de la guerra, tendente a privar al enemigo de recursos con que continuar la resistencia: emplear esa medida, pudiendo hacerlo, es caso de fuerza mayor, inevitable, que no impone responsabilidad por los perjuicios que causare, como no la impone ningun acto verificado con arreglo a derecho, «en ejercicio legal del poder público». [Fiore, art. 337].

En aquel caso se encontró en Junio de 1891 la Junta de Gobierno de Iquique cuando ordenó que se dejara de entregar guano en Lobos a los buques que allí lo cargaban por cuenta del Gobierno enemigo. No creo que alguien pudiera negar el derecho de la Junta para ocupar la isla, dominada i explotada hasta entónces por el Gobierno de Santiago, i para suspender, en consecuencia, el carguío. Era aquella una medida impuesta por las necesidades de la guerra a uno de los belijerantes, el cual habria podido disponer para si del guano fiscal ya cargado para su enemigo, i habria podido, con mayor razon, establecer el bloqueo del puerto; i si éste habria producido el efecto de suspender el carguío, rescindiendo los fletamentos por fuerza mayor, sin responsabilidad para el bloqueador ¿como no sucederia lo mismo, *a fortiori*, si el bloqueador se convertia en ocupante?

La escepcion de fuerza mayor que el fletante habria podido oponer en 1891 contra una accion del fletador, o sea el Gobierno de Santiago, por inejecucion del contrato, habria tambien podido

oponerse por dicho Gobierno contra el fletante. La suspension del cargufo fué igualmente inculpable de parte de uno i de otro de los contratantes. Las relaciones juridicas entre éstos no ha podido posteriormente cambiarse por acontecimientos estraños a su voluntad. Si, antes del derrocamiento del Gobierno fletador, el fletante no tenia derecho de reclamar por actos de revolucionarios que aquel no podia reprimir, tampoco lo tiene ahora. Tal derecho no podia en su existencia estar subordinado a la contingencia del triunfo de una de las partes combatientes contra la otra: si no existió ántes del 28 de Agosto de 1891, día de la batalla de la Placilla, no pudo crearlo ese día. Me parece que el Tribunal aceptará esta manera de ver.

No podria hablarse de la unidad i estabilidad de las naciones para suponer que el actual Gobierno de Chile representa a la vez las dos entidades antagónicas de 1891: al Gobierno de Santiago que celebró el contrato de fletamento del *Skomvær*, i al Gobierno de Iquique, que omitió su ejecucion. No podria decirse eso para sostener aquí que Chile no puede alegar como fuerza mayor una omision del mismo.

Aquella especiosa argumentacion se fundaria en un supuesto falso. Para los neutrales, hubo aquel año en Chile dos Gobiernos distintos, que dominaban diversas partes del territorio i combatian entre sí conforme a las leyes de la guerra: un Gobierno *de jure* en Santiago, al cual las potencias estranjerias negaron el derecho de dictar medidas sobre clausura de puertos i pago de contribuciones en las provincias del norte, no dominadas por él; i un Gobierno *de facto* en Iquique, que ocupaba esas provincias i las administraba legalmente con todos los caractéres de persona internacional, capaz de derechos i obligaciones internacionales, caractéres independientes del reconocimiento mismo de la belijerancia. Tal es lo que enseñan al respecto la doctrina i la práctica. [Travers Twiss, *Le Droit des Gens*. t. II, p. 485, N.º 239].

Pero, es ocioso insistir sobre ese punto, tratado por algunos reclamantes: la Convencion Anglo-chilena de arbitraje instituyó este tribunal, para decidir ciertas reclamaciones provenientes de «la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año.» Tales términos implican necesariamente

la existencia de dos gobiernos, a lo ménos, correspondientes a dos porciones de territorio, que en Chile se combatian aquel año, dentro de su lejítima e independiente esfera de accion.

De todo lo cual se deduce que no ha sido el Gobierno de Chile contra el cual se reclama, el mismo que celebró el contrato de fletamento del *Skomvær* i el mismo que causó su ruptura. Todo fué resultado de los disturbios políticos, i nada obsta a que este caso de fuerza mayor, considerado en el contrato, sea representado ahora por el Gobierno reclamado como escepcion de su irresponsabilidad legal por la inevitable infraccion de lo convenido.

Finalmente, cabe ademas observar que el fletante no tiene que quejarse de nada que no hubiera podido prever i evitar. El fletamento del *Skomvær* aparece celebrado el 27 de Febrero, de 1891, cuando el partido congresista, que dominó en el mar, i por consiguiente, en las islas de Lobos, estaba ya establecido en Iquique. Entrando entónces con el Gobierno de Santiago en tratos que debian producir a éste abundantes recursos pecuniarios, los fletantes no se limitaban a continuar imparcialmente un comercio ordinario de importacion i esportacion, permitido a los neutrales en el territorio de los belijerantes: servían directa i eficazmente a uno de éstos, i debian esperar que el otro procuraria impedirlo, para lo cual sabian que tenía medios sobrados. Aceptaron el riesgo a ciencia cierta.

6 Si nada de lo dicho anteriormente hubiera de valer, seria el caso de entrar al fondo de la reclamacion, la cual habrá de ser juzgada en conformidad a las leyes chilenas, segun la regla *lex loci contractus*, concordante con el artículo 975 de nuestro Código de Comercio, que dispone lo siguiente: «Los fletamentos de naves extranjeras celebrados en los puertos de la República estan sujetos a las disposiciones de este Código, aunque el capitan sea tambien extranjero».

Segun un principio universal de lejislacion sancionado en el artículo 1552 de nuestro Código Civil, ninguno de los contratantes de un contrato bilateral está en mora de cumplirlo miéntras el otro no lo cumpla por su parte.

Es lo sucedido en nuestro caso: si por parte del fletador no se

puso en Lobos todo el cargamento al costado del buque *Skomvær* conforme al referido contrato ajustado en Valparaiso, por parte del naviero tampoco se cumplió completamente ese contrato, en el cual se suponen incorporadas las leyes chilenas aplicables a él.

A la llegada del crucero *Esmeralda* a Lobos, el 16 de Junio de 1891, el *Skomvær* tenia embarcadas, segun el memorial, 830 toneladas de guano, cantidad mas que suficiente para asegurar el flete convenido. Una vez que el capitan fué notificado que no se le entregaría mas carga, i requerido para dirigirse al Reino Unido, debió el capitan de aquel buque emprender sin demora el indicado viaje, en cumplimiento de lo prescrito en el artículo 996 del citado Código; sin embargo, no lo hizo así: desobedeciendo la orden de salir de la isla, se quedó en ella muchos dias; sin hacer caso de su despacho para el Reino Unido, se fué en seguida al Callao, i mas tarde, a Corcovado; i, no estando facultado para recibir a bordo otra carga la tomó en el Corcovado, contrariando lo estipulado en el artículo 8 del contrato.

Las estadias convenidas para la carga en Lobos espiraban solo el 16 de Julio, segun el memorial. Quedaba de ellas un mes cuando llegó el *Esmeralda* a la isla. Si el *Skomvær*, en cumplimiento de su obligacion, hubiera obedecido el requerimiento de dirigirse desde luego al Reino Unido, las 850 toneladas cargadas habrian sido recibidas en Lóndres con anticipacion por los ajentes del Gobierno fletador i éste habria pagado sin dificultad no sólo el flete, que pagó, correspondiente a dichas 850 toneladas, sino tambien el falso flete correspondiente a la parte de carga que dejó de cargar, cumpliendo por su parte así la obligacion que le imponia el artículo 1014 del citado Código. Con ese procedimiento que era el legal i correcto, léjos de haber lugar a sobre-estadias, se habrian acortado las estadias con provecho de todos. Las sobre-estadias que el reclamante cobra, fueron causadas por culpa de él mismo o de sus ajentes, i no siendo Chile responsable de ellas, parece imposible que V. E. pueda aceptar esa primera partida de la reclamacion ascendente £ 1,671-2-5.

Estendiendo el alcance del artículo 1.002 del referido Código al caso de entrega solo parcial de la carga contratada, habria podi-

do el capitan del *Skomvær*, como se lo indicó en Lobos el comandante del *Esmeralda*, dirigirse al puerto de Iquique, donde habria podido completar su cargamento, como que se solicitaban buques para la esportacion de nitratos; pero, eso habria redundado en beneficio del Gobierno de Iquique, i por eso, el capitan prefirió las sobre-estadías i Corcovado, como que se habia contratado para dar rentas al Gobierno de Santiago i nó al de Iquique.

Las otras dos partidas de la cuenta reclamada, ascendente a £ 545.16.1 i a £ 18.12.4 respectivamente, carecen de base en los hechos, los cuales no aparecen auténticos i fehacientemente comprobados, i en el derecho, puesto que no tienen relacion directa i necesaria con la suspension del carguío en Lobos o falta de cumplimiento del contrato. No son siquiera consecuencia forzosa de las sobre-estadías, causadas únicamente por indebidos procedimientos del capitan del *Skomvær*, como queda demostrado.

La última de aquellas partidas se refiere a telegramas cambiados entre el capitan i los navieros o agentes, sin interes alguno para el Gobierno de Chile. La otra se refieren a gastos que se dicen hechos por el capitan en el Callao, en Lima, etc., por conservacion i aseo del buque, por consumos personales del mismo capitan o de emisarios enviados en busca de avisos o consejos que siempre resultaron equivocados, ocasionando nuevas demoras, como el del señor ministro de S. M. B. en Lima i el del agente del naviero en Valparaiso, don Carlos Lyon, que contrató con su hermano don Alfredo, etc., etc. Creo firmemente que aquellas dos partidas de la reclamacion seguiran la misma suerte de la anterior, de la cual en realidad son accesorias.

Los tribunales de Lóndres no debieron acojer esta reclamacion i le negaron lugar, segun lo confiesa el memorialista mismo. Tuvieron para ello sobra de razon. Yo no concibo cómo el reclamante ha podido esperar que este Tribunal proceda de otro modo.

En conclusion, suplico a V. E. se sirva declararse incompetente para conocer de esta reclamacion, i en subsidio, negarle lugar en todas sus partes.

GASPAR TORO,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

SENTENCIA

Jorje Cristiano Knudsen, armador del buque noruego *Skomvær* de 1,687 toneladas netas, reclama del Gobierno de Chile dos mil doscientas treinta i cinco libras esterlinas diez chelines diez peniques i medio [£ 2,135-10-10¼], mas el cinco por ciento de intereses anuales sobre esta suma desde el 9 de Noviembre de 1891 hasta la fecha del pago.

El reclamante espone que por contrato de fletamento de 27 de Febrero de 1891, celebrado en Valparaiso, fué fletado el buque *Skomvær* por el Gobierno de Valparaiso, por intermedio de su agente señor don Alfredo Lyon, para portear un cargamento completo de guano al Reino Unido de la Gran Bretaña o al continente europeo; que se le designó al *Skomvær* la isla de Lobos de Afuera para tomar dicha carga, donde llegó el 14 de Abril de 1891, dando aviso el 16 de que estaba listo para recibir carga; que la entrega del cargamento no empezó sino el 28 de Abril, i, siendo mui lenta, solo se habia embarcado hasta el 16 de Junio ochocientas cincuenta toneladas de guano, mas o ménos, fecha en que se suspendió i prohibió todo embarque ulterior por el jefe del crucero chileno de guerra *Esmeralda*, quien le dió al mismo tiempo la orden al capitán del *Skomvær* de salir del puerto con su buque tan luego como le fuera posible; que el nuevo gobernador señor Líbano, dejado en tal carácter por el comandante de la *Esmeralda* en la isla, espidió una circular el 26 de Junio, ordenando que el *Skomvær*, como tambien los demas buques alli fondeados, salieran de la isla desde esa fecha en diez dias; que no habiendo en ese lugar cónsul alguno, los capitanes de los buques formularon ellos mismos el dia 29 de Junio una protesta, haciendo responsable a los fletadores, al gobernador de la isla, al jefe de la *Esmeralda* i a toda otra persona que hubiere intervenido, por el flete falso, sobre estadías i consecuencias; que una protesta semejante, formulada por cada uno de los capitanes, fué entregada ese mismo dia al gobernador de la isla; que el 1.º de Julio el gobernador exijó que se firmasen

los conocimientos de carga. pero no permitia que se incluyesen alli las reservas de constituir responsable al cargamento por falso flete i sobre-estadías, razon por la cual el capitan de la *Skomvær*, como los otros capitanes, rehusaron entregar dichos conocimientos, lo que hicieron tan solo cediendo a las amenazas de violencia si resistian a hacer la entrega; que el capitan del *Skomvær* entregó un conocimiento por ochocientas cincuenta toneladas ciento setenta i un kilogramos de guano recibido del Gobierno de Chile, reservándose el derecho de trasbordarlas i consignando el flete determinado en el contrato de fletamento de 27 de Febrero de 1891, protestando de no haber recibido el cargamento completo; que desde el 2 hasta el 7 de Junio esperó la contestacion solicitada del ministro británico en Lima para saber lo que debia hacer, contestacion que llegó el 7, en la cual se le aconsejaba de que permaneciera el buque aun en la isla, pues habia la probabilidad de que el embarque de guano pudiera continuarse mui pronto; que, sin embargo, el 8 de Julio el capitan del *Skomvær* recibió una nueva circular del gobernador, ordenándole que se hiciera inmediatamente a la vela; que el 9 de Julio en la mañana llegó a la isla el buque de guerra chileno *Cárlos Roberto* i reiteró la orden, advirtiéndole que debia salir de la isla ántes de las dos de la tarde; que, en consecuencia el *Skomvær* zarpó el mismo dia, dirijiéndose al Callao para llegar a un arreglo con los fletadores, que el buque llegó el 11 de Agosto al Callao, donde su capitan formuló una protesta juramentada ante el cónsul de Suecia i Noruega el dia 12 de Agosto; que por intermedio del señor *Cárlos Lyon*, de Valparaiso, se empezaron negociaciones por telégrafo con los fletadores, las que solo terminaron el 1.º de Octubre con la solucion de que todo arreglo era imposible con los fletadores; que el capitan del *Skomvær*, en el interes de las partes, trató de completar el cargamento del buque con otro fletador, lo que consiguió el 5 de Octubre, celebrando un contrato de fletamento para cargar guano en Corcovado; que salió del Callao el 7, llegando a Corcovado el 10 de Octubre; que a causa de la larga estadia del buque, hubo necesidad de entrarlo al dique seco del Callao para limpiar sus fondos; que el carguío en Corcovado empezó el 12 de Octubre i sólo terminó el 9 de Noviembre,

embarcándose mil ochocientas seis toneladas, haciéndose a la vela el 10 de Noviembre para dirigirse a Londres, punto donde se le habia designado portear el cargamento completo: que en Londres entregó las ochocientas cincuenta toneladas del Gobierno de Chile a los consignatarios de esa República, pidiendo el capitán a dichos consignatarios indemnización por los perjuicios que le habia causado la infracción del contrato de fletamento de 27 de Febrero de 1891; que, a pesar de que el importe del flete del guano que habia dejado de entregársele por el Gobierno de Chile, ascendía a dos mil novecientas libras esterlinas [2,900], el capitán del *Skomvær* se limitó a pedir el pago de los perjuicios estrictos que habia sufrido el buque, a saber: noventa i nueve días de estadía contados desde el 16 de Julio, día en que espiraba el tiempo fijado por el contrato de fletamento para completar la carga, hasta el 9 de Noviembre, cuando el buque lo tuvo todo completo en Corcovado, a razón de dieciseis libras esterlinas diecisiete chelines siete i medio peniques (£ 16-17-7 1/2) por día, mil seiscientas setenta i una libras esterlinas dos chelines cinco i medio peniques (£ 1671-2-5 1/2); gastos extraordinarios del buque, quinientas cuarenta i cinco libras esterlinas dieziseis chelines un penique (£ 545-16-1); invertido en telegramas, dieciocho libras esterlinas doce chelines cuatro peniques (£ 18-12-4) lo que da un total de dos mil doscientas treinta i cinco libras esterlinas diez chelines diez i medio peniques (£ 2,235-10-10 1/2) agregándose a esto el interés del 5 por ciento anual contados desde el 9 de Noviembre de 1891 hasta que se obtenga el pago; que los consignatarios de los fletadores rehusaron pagar la suma i el capitán del *Skomvær* se vió obligado a entregar el guano a dichos consignatarios mediante una garantía que éstos otorgaron por la suma de dos mil quinientas libras esterlinas (£ 2,500), con la fianza del *City Bank* de Londres; que, en consecuencia, el reclamante demanda del Gobierno de Chile el pago de la suma a que se ha referido.

Se acompaña, como documentos justificativos, el contrato de fletamento de 27 de Febrero de 1891 a que hace referencia el memorial; las tres circulares del gobernador de la isla de Lobos; cartas dirigidas por la Compañía Comercial Francesa, consignatarios del guano del Gobierno de Chile, el armador del buque *Skom-*

vær, dándole aviso que eran tenedores del conocimiento por ochocientas cincuenta toneladas ciento setenta i un kilogramos de guano embarcadas por dicho buque en los depósitos de Lobos de Afuera; copia de protesta de 12 de Agosto de 1891; carta de los señores H. Clarkson i C.*; cuenta del armador por telegramas; telegrama de los señores H. Clarkson i C.*; cuenta del capitán Rafn de 28 de Octubre i de 9 de Noviembre de 1891; copia de telegramas de la estadia en el Callao; telegramas i cartas del señor Carlos Lyon, de Valparaíso; conocimientos de 2 de Julio i de 10 de Noviembre de 1891; anexos a las cuentas del capitán Rafn; copia de garantía por dos mil quinientas libras esterlinas (£ 2,500) del *City Bank Limd. London*, en fecha 23 de Abril de 1892; extracto del diario de navegación del *Skomvær*.

El agente de Chile, contestando la reclamación, opone la escepcion de incompetencia del Tribunal, fundándose en que el artículo 1.º de la Convencion de 6 de Junio de 1893 solo da jurisdiccion al Tribunal Arbitral Anglo-chileno para resolver reclamaciones de súbditos de Suecia i Noruega, motivadas por los actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República, i dados los fundamentos de esta reclamación, se advierte que ellos no se derivan de tales actos sino de la omision de parte del Gobierno de Chile en cumplir el contrato de fletamento que tenia celebrado con el reclamante para que su buque *Skomvær* porteara un cargamento de guano; que esto lo dicen todos los documentos acompañados, hasta el poder conferido por el reclamante al señor Boldstad, el diario de navegación del buque, etc., etc.; que todos ellos repiten una i otra vez que la materia de los cargos del reclamante contra el Gobierno de Chile es «por no haber recibido un cargamento entero i completo en Lobos conforme al contrato de fletamento i el poder es para que se represente al reclamante de su demanda por la violación del contrato de fletamento del *Skomvær*, celebrado en 7 de Febrero de 1891; que aun la demanda deducida en Lóndres por el capitán del *Skomvær*» no tuvo por fundamento «actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra», sino como lo dice el memorial, «por la pérdida que habia sido causada al buque por la infracción del contrato de fletamento por los fletadores, pues estos habian

*dejado de entregar al Skomvær cargamento completo en Lobos de Afuera i dejado de entregar en debido tiempo, conforme al contrato de fletamento»; que en vano se ha pretendido en otras reclamaciones análogas a la presente que el crucero *Esmeralda* ejecutó actos de fuerza contra los buques que cargaban en Lobos para tratar de estender la jurisdiccion del Tribunal a casos que la Convencion de arbitraje no la ha atribuido; que en la presente reclamacion todo manifiesta que la fuerza no intervino para nada en la isla; que el comandante de la *Esmeralda* dejó sus órdenes al Gobernador de aquella i nó a los capitanes de los buques con quienes él no quiso entenderse para nada; que los capitanes buscaron al referido comandante para conferenciar con él, pero que, como lo dice el capitan del *Skomvær*, «nos dijo que no tenia nada que hacer con nosotros», añadiendo: «Uds. tienen que cuidarse a si mismos; el nuevo gobernador despachará sus buques i acaso pueden ir a Iquique para completar sus cargamentos.» [Diario de navegacion, dia 16 de Junio de 1891. Declaracion de Stockolm, 1894]; que, segun el capitan del *Skomvær*, él i otros fueron a «observar la estension del daño causado al muelle, que fué hallado ser *de poca consideracion*. [Diario, etc].»; que, en realidad, prescindiendo de la fuerza mayor impuesta por las necesidades de la guerra, habria podido, despues del retiro de la *Esmeralda*, continuarse el carguío; que, de hecho, pudo entregarse lastre al buque *Stuart*, segun está constatado en la reclamacion número 17; que estas circunstancias son decisivas para que el Tribunal acoja la escepcion de incompetencia, puesto que manifiesta que los perjuicios reclamados no han sido causados por actos de la fuerza de mar i tierra de la República; que el armador de la *Skomvær* ha tenido el mayor empeño en probar de que no hubo acto u operacion de guerra, pues en la declaracion explicativa del capitan de la *Skomvær*, en Stockolm, fechada en el año 1894, que se acompaña como elemento de prueba, dice así testualmente:*

«El Gobierno de Chile [el fletador] no puede tener nada que alegar en su disculpa de no haber cumplido con la carta-partida, asi mismo con la cláusula inglesa «esceptuando disturbios políticos»; porque la *Esmeralda* salió de las islas la misma noche sin dejar

guarnicion militar ninguna; todo el aparejo de carguío estaba en órden, de modo que el carguío de guano, para lastre a los buques que estaban allí fondeados, vacíos, luego empezó, recibiendo la barca alemana *Nanny* i la barca inglesa *Stuart*, guano bastante para lastre, que hubo entónces dotacion completa de trabajadores presentes i el carguío diario habia subido a la llegada de la *Esmeralda* a cuatrocientas diez toneladas; *que todos los buques allí fondeados habrian podido ser completamente cargados con toda comodidad* en el período desde el 17 de Junio (la llegada de la *Esmeralda*) hasta el 9 de Julio cuando el *Cárlos Roberto* llegó i los espulsó de la isla»; que no se ha alegado que esta espulsion tan posterior a la pasada de la *Esmeralda* constituya el acto de las fuerzas de mar que determina la competencia del Tribunal; que hai jurisprudencia que aparta de la jurisdiccion de este Tribunal el conocimiento del caso presente, reconocido como de simple inejecucion de un contrato de trasporte por falta de entrega completa del cargamento; que desde luego es análogo al presente caso el de la reclamacion número 7, relativa a trasporte por ferrocarril; que en ella se opuso tambien, por su parte, la misma escepcion de incompetencia deducida aquí, fundada en que el trasporte contratado, aunque de elementos militares, no constituia por sí solo un acto ejecutado «por las fuerzas de mar o tierra de la República»; que el Tribunal acogió la escepcion i se declaró incompetente en aquel caso por sentencia de 30 de Setiembre próximo pasado, considerando entre otras cosas: «que existia un contrato bilateral de trasportes entre el Gobierno de Chile i la *Compañía de Arauco* [en este caso, el dueño del *Skomvær*] para trasportar tropas i materiales de [guerra, en este caso, guano fiscal], i que *las cuestiones que se refieren a trasporte son de la competencia de los tribunales nacionales*»; que hai todavia un precedente de fuerza decisiva, a saber: el de la sentencia número 90 pronunciada por el Tribunal Anglo-chileno de Santiago, en 1887, en el caso de *The Peruvian Guano*, etc.. que a virtud de un contrato celebrado con el Gobierno del Perú, dicha Compañía explotaba las guaneras de ese país, cuando un día durante la guerra contra aquel país, parte de la Escuadra de Chile llegó e impidió por la fuerza la continuacion de los trabajos,

obligó a los buques cargadores a abandonar sus fondeaderos, rompió los elementos de esplotacion i embarque, etc; que así lo espuso la *Peruvian* reclamando posteriormente; que segun se ve el caso es mucho mas grave que el presente i con todo el Tribunal Anglo-chileno aceptó en la causa de la *Peruvian* la misma escepcion de incompetencia deducida actualmente i declaró por *unanimidad*, que no era competente para conocer en aquella causa; que llama especialmente la atencion del Tribunal al 2.º considerando de aquella sentencia, que dice así: «Considerando: que la inejecucion del contrato celebrado entre la sociedad denominada *Peruvian Guano Company Ltd.* i el Gobierno del Perú no puede atribuirse a ningun acto u operacion bélica del ejército i armada de Chile; i que si bien es cierto que puede ser considerada como una de las consecuencias del estado de guerra i del ejercicio de los derechos del belijerante por parte del Gobierno de esta República, tal ejercicio no ha sido materia de la Convencion; que si correspondiera a este tribunal el juzgamiento de la presente reclamacion, le corresponderia igualmente el de todas las demandas por falta de cumplimiento de obligaciones contraidas, aun entre los particulares, a causa de la imprevista i nueva situacion creada por el estado de la guerra i de las innumerables consecuencias de ella: todo lo cual no es conforme, como queda dicho, ni al testo literal ni al espíritu de la Convencion»; que para el evento que el Tribunal desestime la escepcion de incompetencia pide que declare la irresponsabilidad de Chile, pues la inejecucion del contrato de fletamento del *Skomvær* fué un acto de lejítima hostilidad; un caso de fuerza mayor que segun los principios jenerales del derecho i la cláusula 16 del citado contrato eximen de toda responsabilidad a las partes contratantes; que no puede sostenerse que la fuerza mayor fué causada por el mismo que la alega, porque el Gobierno de Iquique, que la causó, era una entidad mui diversa del Gobierno de Santiago, firmante del contrato de fletamento; que para argumentar de otra manera seria preciso asumir un supuesto falso; que para los neutrales hubo aquel año en Chile dos Gobiernos distintos, que dominaban diversas partes del territorio i combatian entre sí conforme a las leyes de la guerra: un Gobierno *de jure*, en Santiago, al cual

las potencias extranjeras negaran el derecho de dictar medidas sobre clausura de puertos i pago de contribuciones en las provincias del norte no dominadas por él; i un Gobierno *de facto* en Iquique, que ocupaba esas provincias i las administraba legalmente con todos los caracteres de persona internacional, capaz de derechos i obligaciones internacionales, caracteres independientes del reconocimiento mismo de la beligerancia; que tal es lo que enseñan al respecto la doctrina i la práctica [Travers Twiss, *Le Droit des Gens*, t. II, p. 485, núm. 239]; que por lo demas es ocioso insistir en que se puedan refundir esos dos elementos de Gobierno en una sola entidad, porque la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 al instituir este Tribunal para decidir las reclamaciones provenientes de la «guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año», implica necesariamente la existencia de dos Gobiernos, a lo ménos, correspondientes a dos porciones de territorio que en Chile se combatian aquel año, dentro de su lejitima e independiente esfera de accion; que se puede agregar todavia que el contrato de fletamento de la *Skomvær* no fué por parte de los fletantes un acto de comercio ordinario de importacion i esportacion permitido a los neutrales en el territorio de los beligerantes, pues que iba a darle recursos a uno de ellos en perjuicio del otro; por consiguiente, los fletantes debian esperar que el partido perjudicado procuraria impedirlo, para lo cual sabian que tenian medios sobrados, así que aceptaron el riesgo a cierta; por último, que el capitan del *Skomvær* no cumplió por su parte el contrato de 27 de Febrero de 1891, por cuanto se le ordenó el 16 de Junio que se fuera a Europa con las ochocientas cincuenta toneladas que tenian embarcadas, debió obedecer, tanto mas cuanto que esa cantidad de guano era mas que suficiente para responder por flete i falso flete, conforme al contrato; que no solo desobedeció esa orden sino que se quedó en la isla muchos dias i sin hacer caso de su despacho para el Reino Unido, se fué al Callao i mas tarde a Corcovado, donde tomó carga en contravencion al artículo 8.º del contrato; que segun el memorial, las estadías convenidas para la carga en Lobos espiraban el 16 de Junio, así que quedaba un mes de ellas cuando llegó el *Esmeralda* a la isla; i que, si el *Skom-*

vær hubiera, en cumplimiento de su obligacion, obedecido al requerimiento de dirigirse desde luego al Reino Unido, las 850 toneladas cargadas habrian sido recibidas en Lóndres con anticipacion por los ajentes del Gobierno fletador i éste habria pagado sin dificultad no solo el flete que pagó, correspondiente a dichas 850 toneladas, sino tambien el falso flete correspondiente a la parte de carga que dejó de cargar, cumpliendo por su parte así la obligacion que le imponia el artículo 1,014 del Código Civil de Chile, que es el que rige para los contratantes, pues su contrato fué celebrado en Chile, segun la regla *lex loci contractus*, concordante con el artículo 975 del Código de Comercio de Chile: que las dos siguientes partidas reclamadas no aparecen comprobadas i no tienen base en derecho, puesto que no tienen relacion directa i necesaria con la suspension del carguío en Lobos o falta de cumplimiento del contrato; que otro tanto se puede decir respecto de las demas partidas. No hubo réplica ni dúplica; i

Considerando: que el reclamante Jorje Cristian Knudsen, armador propietario del buque noruego *Skomvær* por medio de su ajente en Valparaiso, don Cárlos Lyon, celebró en 27 de Febrero de 1891 un contrato de fletamento con el Gobierno de Chile representado por don Alfredo Lyon, por toda la capacidad del buque de vela noruego *Skomvær*, de 1,687 toneladas de registro, para que fuera a tomar un cargamento completo de guano en la isla de Lobos de Afuera i lo porteara a un puerto del Reino Unido por el flete de treinta i dos chelines seis peniques (32 sh 6 d) o a un puerto del continente europeo por treinta i cinco chelines [35 sh] por tonelada segun fueren las instrucciones que se dieran mas adelante; que el buque fué arrendado totalmente para el viaje, como consta del artículo 8.º del contrato de fletamento, que estipula «que el buque no recibirá a bordo otra carga que la embarcada por orden escrita del fletador o de sus ajentes»;

Considerando: que obedeciendo a las estipulaciones del contrato de fletamento, como a las órdenes recibidas despues de los ajentes del fletador, el capitan del *Skomvær* llevó su nave desde Valparaiso a Lobos de Afuera, donde arribó el 14 de Abril de 1891; que desde el 16 del mismo mes puso el buque a la disposicion de los

fletadores i que el 16 de junio no habia recibido aun a bordo sino ochocientas cincuenta toneladas de guano;

Considerando: que si el precitado contrato de fletamento celebrado en Valparaiso, en lo que se refiere a su ejecucion, debe estar sometido a las prescripciones del Código de Comercio de Chile, segun lo dispone el artículo 975 del mismo Código, la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha sustraído de la jurisdiccion de los tribunales ordinarios del país, las reclamaciones inglesas motivadas por actos u operaciones ejecutadas por fuerzas de mar o tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;

Considerando: que el 16 de Junio de 1891 el buque de guerra chileno *Esmeralda*, que pertenecia al partido congresista, apareció en Lobos de Afuera e hizo desembarcar un destacamento de su tripulacion para que destruyera todos los elementos principales del carguío de guano i que no se ha negado por el demandado que despues de esa fecha toda operacion de aquel jénero se hizo casi imposible en la indicada localidad;

Considerando: que el 19 de Junio el nuevo gobernador marítimo don Marcelo Líbano, instalado allí por el comandante de la *Esmeralda*, al participar su nombramiento a los capitanes de los buques surtos en Lobos de Afuera, les notificó por una circular, al mismo tiempo, la órden del comandante de la *Esmeralda*, «de salir del puerto, pues el carguío de guano quedaba suspendido hasta nueva órden»; que esta negativa de entregar guano era absoluta i se aplicaba a todos los buques contratados hasta ese dia para cargar esa sustancia; que el capitan de la barca *Skomvaer*, despues de haber protestado por escrito ante el gobernador marítimo de Lobos de Afuera el 29 de Junio, cediendo a las fuerzas i sometiéndose a las órdenes perentorias que habia recibido de las autoridades, salió de Lobos de Afuera el 9 de Julio con un cargamento incompleto;

Considerando: que los actos ejecutados por el comandante del buque de guerra *Esmeralda* i por el gobernador marítimo de Lobos, en obediencia a órdenes de aquel, constituyen un acto bélico ejecutado en una guerra civil por las fuerzas navales de una de las partes beligerantes, i que un súbdito ingles que ha sufrido directa-

mente a causa de él, puesto que este acto impidió la ejecución de un contrato, celebrado de buena fé con la parte beligerante, que representaba para él el Gobierno lejítimo, el único reconocido por la Inglaterra, tiene derecho a la jurisdicción de este Tribunal Arbitral;

Considerando: que si los capitanes de los buques surtos en Lobos de Afuera en 16 de Junio de 1891, han emitido opiniones un tanto varias acerca de las proporciones de los desperfectos causados de viva fuerza por el crucero *Esmeralda* a los elementos de embarque del guano, esta circunstancia no puede tener influencia alguna sobre la naturaleza del acto ejecutado por el acorazado de la marina chilena; que importa poco que los elementos de carguío hubieran sido totalmente destruidos, segun lo han consignado algunos capitanes en sus libros de bitácora, o parcialmente, como lo han declarado otros; que esta destrucción total o parcial, que dió por consecuencia la inejecución de los contratos de fletamento celebrados por el Gobierno, no por eso dejó de ser ejecutada por las fuerzas de mar de la República, única circunstancia que necesitase dejar establecida para producir la competencia de este Tribunal, llamado a conocer de las reclamaciones que tuvieran aquel orijen; que es, pues inexacto decir que este Tribunal se ha fundado en errores de hecho para pronunciar sus sentencias anteriores en las reclamaciones sobre sucesos de Lobos; que la destrucción de los medios de carguío estaba tan perfectamente incluida en las instrucciones que tenia el comandante del *Esmeralda*; que si ella no se ejecutó en todo su extremo el 16 de Junio, se llevó a término, sí, pocos dias despues por otro buque de la escuadra, el *Carlos Roberto*, enviado a Lobos para incendiar las canaletas i destrozor todos los elementos de carguío, instrucciones que cumplió al pié de la letra;

Considerando: que si el acto de guerra ejecutado en Lobos por una parte de la Escuadra del partido congresista, puede estimarse como un medio de lejítima defensa, el que lo ejecuta, es decir, el Gobierno, no puede invocarlo para eximirse del cumplimiento de obligaciones contraidas por él para con terceros en un contrato bilateral; que la Convencion de Arbitraje, empleando los términos

«de fuerza de mar i tierra de la República» se refiere indistintamente a las dos partes beligerantes que constituyen la nacion chilena i que no se pueden invocar los actos de guerra ejecutados lejítimamente por uno de los dos bandos contendientes para eximir al otro de obligaciones contraídas por éste a favor de terceros, que el contrato de fletamento fué celebrado con el Gobierno i se faltó a él por las fuerzas del espresado Gobierno, que se encontraba entónces fraccionado en dos entidades distintas;

Considerando: que el Gobierno no puede invocar en este caso, para declinar toda responsabilidad, el beneficio de fuerza mayor previsto en el artículo 1,037 del Código de Comercio chileno, por que cuando suscribió el contrato de fletamento en 27 de Febrero de 1891, sabia perfectamente que habia estallado una séria revolucion desde el mes anterior i que el partido congresista estaba apoyado por casi toda la Escuadra chilena, que debia prever, desde el momento mismo que el contrato de fletamento corria fuerte riesgo de no cumplirse, puesto que debia suponer que la Escuadra congresista trataria de privarle de los recursos que pudiera proporcionarle la venta de guano, como ya le habia cercenado ántes otras entradas mineras; que debió tomar, por lo ménos, medidas eficaces para asegurar la ejecucion de contratos celebrados por él en plena guerra civil, lo que omitió hacer, desde que está comprobado que las fuerzas congresistas no encontraron resistencia alguna en las islas de Lobos; que no es el caso previsto en el inciso 2.º del artículo 1,037 del Código de Comercio: *«declaracion de guerra entre la República i una nacion a que estuviera destinada la nave»* i que supone una declaracion de guerra posterior a la celebracion del contrato; que tampoco tiene cabida aquí el caso fortuito de que habla el artículo 1,547 del Código Civil; que el acto de guerra acaecido en Lobos fué ejecutado por uno de los dos beligerantes, que tanto como el que tenia su asiento en aquella época en la Moneda, se consideraba como el Gobierno constitucional i lejítimo del pais; que no es, por consiguiente, admisible que el Gobierno invoque hoi el beneficio de fuerza mayor o de caso fortuito desde que aquellos son imputables a actos propios; que, por el contrario, se trata de un caso al que es aplicable el último inciso del artículo 1,037

del Código de Comercio, que prescribe que *«si el caso fortuito fuere imputable a alguna de las partes, habrá lugar a la rescision con indemnización de daños i perjuicios»* i el artículo 1,547 del Código Civil que constituye responsable al deudor *«del caso fortuito que haya sobrevenido por su culpa»*; que el solo hecho de haber el Gobierno del señor Balmaceda celebrado contratos de fletamento durante la guerra civil, sin tomar las medidas necesarias para que se respetara i le fuera permitido cumplir con sus compromisos, lo constituyen culpable de negligencia u omision;

Considerando: que si el demandante sabia igualmente el 17 de Febrero cuando se firmó el contrato, que el país estaba en guerra civil, no se encontraba, como el Gobierno con quien contrataba i que era para él como extranjero el único legal i reconocido por la Gran Bretaña, en aptitud de preveer todas las contingencias i que podia racionalmente suponer que el Gobierno que celebraba contratos de fletamento a plazos bastante diferidos, estaba seguro, gracias a los medios de que él podia disponer, de ver triunfar su causa o de poder, por lo ménos, proteger eficazmente al carguío de guano, de que entónces disponia i cuyo porte habia contratado; que no podia por este capítulo hacerse un cargo al reclamante, a no ser que se hubiera estipulado un flete exajerado que compensara un riesgo extraordinario, lo que ni aun siquiera se ha alegado;

Considerando: que tampoco es el caso de aplicar la cláusula 16 del fletamento que prevé los «disturbios e impedimentos políticos», aun cuando comprendieran los sucesos que pudieran ocurrir ántes de la partida del buque ya cargado, puesto que ese artículo del contrato de fletamento se refiere, como los artículos de los códigos chilenos ya citados, tocante a fuerza mayor o caso fortuito, a actos *imprevistos i futuros*, tambien se ha manifestado que esos actos, los *disturbios políticos*, no solo eran *previstos sino existentes* al tiempo de celebrarse el contrato; que ademas el contexto del artículo 16 comprueba que esta estipulacion del contrato no se aplica sino a los sucesos o riesgos de mar que pudieran sobrevenir *despues de la partida del buque del punto de donde recibió su cargamento*;

Considerando: que si el reclamante se limitó a esponer en su memorial «que la prohibicion de cargar guano emanó del coman-

dante del crucero *Esmeralda*, quien ordenó al capitán del *Skomvær* salir del puerto lo mas pronto posible», sin entrar en mas detalles sobre los actos ejecutados en Lobos por este buque de guerra, el capitán del *Skomvær* ha especificado estos actos en varias partes de su libro de bitácora i en la protesta que hizo en el Callao el 12 de Agosto de 1891 ante el cónsul de Suecia i Noruega, que esta declaracion de tal manera documentada significa claramente que la reclamacion tiene por base un acto ejecutado por fuerzas de mar de la República i no una simple medida administrativa, como ha sucedido en otros casos sometidos a este Tribunal i que no tienen analogía alguna con los hechos que ocurrieron en Lobos; que las citas aludidas del libro de bitácora del capitán del *Skomvær* dicen así:

«Junio 16.—En la mañana una partida de tripulacion de la *Esmeralda* bajó a tierra, i bajo el mando i en la presencia del comandante de dicho buque, destruyeron, en parte, las canaletas donde se embarcaba el guano.

«Julio 9. —Temprano en la mañana del 9, el vapor chileno *Cárlos Roberto* llegó a la isla. Me fui a tierra para enterarme de las noticias traídas por ese vapor del Gobierno. Durante mi estadía en tierra hablé personalmente con el capitán del vapor, quien me dijo que sus órdenes eran de destruir los aparejos de carguío i me ordenó salir de la isla ántes de las 2 P. M.

«Antes de salir de Lobos Afuera vi las canaletas incendiándose i que el ferrocarril, wágones, locomotoras i lanchas, habian sido todas destruidas».

En la protesta hecha en el Callao el 12 de Agosto de 1891, se dice:

«Una partida de la tripulacion de la *Esmeralda* desembarcó i destruyó en parte las canaletas destinadas al embarque de guano»;

Considerando: que el Gobierno que sucedió al del Presidente Balmaceda ha reconocido de hecho las obligaciones contraídas por éste para con el reclamante desde que por medio de sus agentes tomó posesion del cargamento parcial del guano desembarcado en Lóndres a principios del año 1892, segun consta de la correspondencia que intervino entre el reclamante i la Compañía Comercial

Francesa consignataria del Gobierno; que si recibió los beneficios del contrato de fletamento celebrado en 27 de Febrero de 1891 por el Gobierno que le precedió, debe asimismo soportar las cargas de dicho contrato;

Considerando: que el capitán del *Skomvær*, obedeciendo las órdenes que le dió el Gobernador marítimo de Lobos a nombre del comandante del buque de guerra *Esmeralda*, como también las que recibió del comandante del buque de la Escuadra, *Cárlos Roberto*, salió de Lobos de Afuera el nueve de Julio i condujo su buque al Callao, donde esperaba recibir instrucciones i obtener un nuevo contrato de fletamento en reemplazo de aquel que no se habia ejecutado por culpa del fletador, es decir, del Gobierno de Chile; que obrando así el capitán, léjos de faltar a sus obligaciones, con ello se ajustaba al inciso 2.º del artículo 1,002 del Código de Comercio chileno i se empeñaba en cautelar los intereses del fletador; que, en efecto, pudo obtener un nuevo contrato de fletamento en 5 de Octubre de 1891 para ir a cargar guano en Corcovado, caleta del Perú;

Considerando: que el reclamante declara en su memorial, que las sobreestadías que se le adeudan principiaban a rejir desde el 16 de Julio de 1891, día en que espiraba el plazo acordado por el artículo 10 del contrato de fletamento a los fletadores para efectuar el carguío; que ese contrato fija en su artículo 11 la indemnización de una libra esterlina [£ 1] diaria por cada cien toneladas de registro del buque, sea dieziseis libras esterlinas ochenta i siete centésimas de libra [£ 16 ⁸⁷/₁₀₀] diarias por el tonelaje completo del *Skomvær* en caso de sobreestadías; que dichas sobreestadías no se deben sino hasta el día en que se celebró el nuevo contrato de fletamento, es decir, el 5 de Octubre de 1891, i no hasta el en que el buque obtuvo su cargamento completo en Corcovado, sea el 9 de Noviembre de 1891; que, en consecuencia, se debe por este capítulo al reclamante la suma de mil ciento cuarenta i siete libras esterlinas dieziocho chelines seis peniques (£ 1,147-18-6) por sesenta i ocho días útiles de sobreestadías;

Considerando que el reclamante no tiene derecho al reembolso de los gastos efectuados por el capitán del *Skomvær* en el Callao;

que fué voluntariamente i por su cuenta i riesgo que se dirijió a ese puerto con el propósito de pedir instrucciones i de conseguir otro contrato de fletamento, lo que en efecto alcanzó, que si el fletador aprovechó de ello libertándose de pagar falso flete sobre mil ochocientas seis toneladas a razon de treinta i dos libras seis chelines (£ 32.6) por tonelada, lo que equivale a 2,900 £ 7 sh., no habia conferido al capitan mandato espreso tácito para efectuar este viaje que no estaba previsto en el contrato de fletamento i de hacer los gastos cuyo reembolso reclama hoi; que si el capitan juzgó útil hacer entrar el buque al dique seco del Callao para limpiar i pintar sus fondos, este gasto no corresponde al Gobierno fletador, sobre todo cuando no se ha probado que la necesidad de esta reparacion fué la consecuencia de la inexecucion del contrato de fletamento;

Considerando: que segun el artículo 12 del contrato de fletamento, las sobreestadias deben pagarse a la presentacion por el capitan o sus agentes de un certificado firmado por el ajente del fletador, i que no habiéndose verificado esta circunstancia, solo puede estimarse como dia del requerimiento aquel en que el capitan presentó su cuenta a los consignatarios del Gobierno de Chile en Europa; que segun consta del extracto del diario de navegacion del *Skomvær* que se ha acompañado, fué el 23 de Abril de 1892.

Por estos fundamentos, el Tribunal Arbitral, por mayoría de votos, disintiendo el árbitro de Chile, declara que el Gobierno de Chile debe pagar al reclamante, en los plazos i condiciones que establece el artículo II de la Convencion de 6 de Julio de 1895, la cantidad de mil ciento cuarenta i siete libras esterlinas dieciocho chelines seis peniques (£ 1,147-18-6) mas intereses sobre esta suma a razon de 5 por ciento anual, devengados desde el 23 de Abril de 1892 hasta la fecha de esta sentencia.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—*Diego Armstrong*, secretario.

VOTO ESPECIAL DEL ÁRBITRO DE CHILE

Pertenece esta reclamacion a la numerosa categoría de las interpuestas, por súbditos ingleses, por presunta infraccion de los contratos de fletamentos para cargar guano en las islas de Lobos de Afuera con destino a un puerto del Reino Unido o del Continente.

Todas estas reclamaciones, cuyo monto asciende a una considerable suma de pesos, han sido acogidas por el Tribunal contra el voto del árbitro infrascrito.

Con ocasion de aquellos fallos hemos tenido necesidad de expresar i justificar ámpliamente los fundamentos de nuestro disentiimiento de opiniones con la mayoría del Tribunal.

Hoi se trata de un caso exactamente idéntico a los que llevan los números 2, 15, 17 i 87 [reclamaciones inglesas] i para evitar una inútil i estensa repeticion de doctrinas; precedentes del derecho i de la jurisprudencia internacional, limitaremos a reproducir las siguientes resumidas conclusiones, que formulamos en los casos de las barcas *Oakhurgh*, *Stuart* i *Edinburgh*.

Dicen/así:

1.º Que el Tribunal es notoriamente incompetente para conocer de reclamaciones derivadas de la pretendida infraccion de un contrato ajustado en Chile i sometido, por lo tanto, a las leyes del pais i al a jurisprudencia de sus tribunales;

2.º Que el principio fundamental del *lex loci contractus* no solo es base del Derecho Internacional privado, sino regla invariable i uniforme de todas las legislaciones positivas de los pueblos cultos.

Como dice el juez Story, no se concebirian las relaciones de los pueblos entre sí, a no mediar esta regla salvadora, que no es solo de conveniencia, sino de necesidad moral para gobernarlas;

3.º Que sometido el pacto de 27 de Febrero de 1891, a virtud del *lex loci contractus* a las disposiciones del derecho positivo de Chile, la reclamacion en análisis carece de todo fundamento plausible, ya que, segun lo dispuesto en el artículo 1,037 del Código de Comercio, todo fletamento se rescinde, sin indemnizacion alguna de perjuicios, ántes de comenzar el viaje, tanto en el evento de que

exista prohibicion de esportar del puerto en que debia tomarse la carga, como en él de guerra declarada entre la República i la nacion a que estuviere destinada la nave i, en jeneral, siempre que exista cualquiera otro caso fortuito ò de fuerza mayor que impida el viaje;

4.º Que inciden con la mas notoria evidencia, en el caso que es materia de esta reclamacion, dos de las tres causales que, segun las previsiones de la lei, autorizan la rescision de los contratos de fletamentos sin indemnizacion alguna de perjuicios, o sea, primero, la prohibicion de esportar guano de la isla de Lobos i la fuerza mayor que importara la presencia del crucero *Esmeralda* que debia ejecutar esa resolucion;

5.º Que no es dable imputar a culpa del Gobierno de Chile i muchísimo ménos a culpa del Gobierno otorgante del contrato de 27 de Febrero de 1891, la prohibicion de esportar guanos de las islas de Lobos porque ella importaba un acto perfectamente lejítimo de hostilidad entre los bandos contendientes, i actos de esta naturaleza no dan ni han dado jamas márjen a indemnizaciones en favor de Estados o individuos terceros en la contienda. (Fiore *Derecho Internacional Codificado*, artículo 337, Paris, edicion de 1890);

6.º Que el hecho de haberse ajustado el contrato de fletamento del *Skomvær* durante el estado de guerra civil conocido i notorio para ámbos contratantes les colocaba en situacion de conocer los peligros a que quedaba sujeto el cumplimiento de ese pacto, i esta circunstancia, léjos de reagrar las responsabilidades del Gobierno es, por la inversa, bastante i sobrada para ponerle a cubierto de emergencias que pudieron i debieron ser previstas por los otorgantes de ese pacto;

8.º Que a este respecto es por demas esplicita i categórica la disposicion que contiene la cláusula 16.ª del contrato de fletamento de 27 de Febrero de 1891, que dice así: «La accion de Dios, las restricciones de gobernantes, los disturbios o impedimentos políticos, huelgas, fuego, piratas i enemigos, son mutuamente esceptuados.»;

8.º Que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 a la cual debe su existencia misma este Tribunal, le ordena fallar las recla-

maciones con arréglo a la prueba rendida, con sujecion a los principios del Derecho Internacional i a la jurisprudencia de los Tribunales analogos modernos de mayor autoridad i prestigio:

9.º Que siendo incontrovertible el principio de Derecho Internacional Privado que somete la interpretacion de los contratos a las leyes i autoridades del pais en que fueron celebrados, es manifesto que el estatuto orgánico de este Tribunal le prescribe abstenerse de tomar conocimiento en reclamaciones de esta naturaleza;

10 Que el Derecho Internacional público i positivo i las prácticas de las cancillerias modernas han consagrado estas doctrinas con absoluta uniformidad, como lo comprueba entre diversos documentos de la mas elevada procedencia, el oficio de Mr. Bayard, de 24 de Junio de 1885, que hemos tenido ocasion de citar en otra oportunidad, que consigna las siguientes declaraciones: «Todo lo que nuestro Gobierno hace cuando el reclamo proviene de contrato, es interponer sus buenos oficios, en otras palabras, llamar la atencion del Soberano extranjero hacia el reclamo i *esto lo practica solamente cuando el reclamo es susceptible de una prueba sólida i clara*. Si el Soberano aludido niega la validez del reclamo o rehusa su pago, se da por terminada la peticion, porque no es compatible con la dignidad de los Estados Unidos instar despues de tal negativa o rechazo, *por un reclamo originado de contrato i contra cuyo deshaucio la lei internacional no ofrece ningun correctivo*»;

11 Finalmente que la jurisprudencia de los Tribunales o Comisiones mistas internacionales, señalada por el artículo 5.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, como la segunda «fuente de las resoluciones de este Tribunal», ha consagrado asimismo la doctrina que sustentamos, en términos tan esplicitos i significativos como los que contiene el fallo número 90 espedido por el Tribunal Anglo-Chileno en 6 de Octubre de 1887 i dictado con la unanimidad de votos de sus miembros, en la reclamacion deducida por la *Peruvian Guano Company* contra el Gobierno de Chile, reclamacion que importaba 792,233 libras esterlinas 13 chelines 5 peniques, o sea algo como 11.000,000 de pesos de la moneda del pais.

Dice el fallo citado:

“I considerando: que por el artículo 1.º de la Convencion celebrada entre Chile i la Gran Bretaña el 4 de Enero de 1883, se ha limitado su jurisdiccion al conocimiento de las reclamaciones deducidas por los súbditos de la Gran Bretaña con motivo de los actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República en los territorios i costas del Perú i Bolivia;

«Considerando: que la inexecucion del contrato celebrado entre la sociedad denominada *Peruvian Guano Company Limited* i el Gobierno del Perú no puede atribuirse a ningun acto u operacion bélica del ejército o armada de Chile, i que si bien es cierto que puede ser considerado como una de las consecuencias del estado de guerra i del ejercicio de los derechos de beligerantes por parte del Gobierno de esta República, tal ejercicio no ha sido materia de la Convencion;

«Considerando: que la intelijencia dada por la parte reclamante al artículo 1.º de dicha Convencion no se conforma ni al texto literal de ella ni a su espíritu. Con efecto, la Convencion se refiere solo a los daños causados por operaciones bélicas del ejército o escuadra de Chile en los territorios del Perú i Bolivia, i en la presente causa se piden indemnizaciones al Gobierno de Chile por *presuntas utilidades* que debió reportar una sociedad mercantil en un contrato que tenia celebrado con el Gobierno del Perú, contrato que debia realizarse en una série de años, i que una de las partes contratantes, el Perú, no cumplió o no pudo cumplir, porque comprometido en una guerra, la suerte de las armas no le fué favorable. *Si correspondiera a este Tribunal el juzgamiento de la presente reclamacion, le corresponderia igualmente el de todas las demandas por falla de cumplimiento de obligaciones contraidas, aun entre los particulares, a causa de la imprevista i nueva situacion creada por el estado de guerra i de las innumerables consecuencias de ella; todo lo cual no es conforme, como queda dicho, ni al texto literal ni al espíritu de la Convencion.* Por las consideraciones espuestas, el Tribunal declara que no es competente para conocer de la presente causa.—(Firmado):—*Baron d'Aguiar d'Andrada*.—(Firmado).—*B. Prats*.—(Firmado): *H. Fraser*.»

A las consideraciones que resumidamente quedan espuestas i que ámpliamente habíamos desarrollado en el caso de la barca *Athlon* [reclamaciones inglesas] tenemos hoi que añadir otras que emanan de la propia jurisprudencia de este Tribunal i de las confesiones mismas de los reclamantes.

Con fecha 18 de Noviembre último, el Tribunal rechazó las reclamationes inglesas número 66 i 67, deducidas por los armadores de los buques *Knight Companion* i *Overdale*.

Pretendian esos reclamantes que se les indemnizara por la forzada estadía de sus buques en el puerto de Talcahuano, donde tomaban un cargamento de trigo, cargamento que fuera suspendido por orden de las autoridades del puerto, entre los dias 18 i 31 de Agosto de 1891.

Haciéndose cargo de los diversos elementos que hacian el juego de las reclamaciones aludidas, el Tribunal consideró que la prohibicion de cargar trigo impuesta a la *Knight Companion* i a la *Overdale* durante los dias que trascurrieron entre el 18 i el 31 de Agosto, no aceptaba la responsabilidad del Gobierno de Chile por cuanto era manifiesto su derecho para adoptar este jénero de medidas tratándose de la interdiccion comercial de un artículo que podia ser considerado i declarado contrabando de guerra en las circunstancias que atravesaba el pais en aquella época.

Aparte de esta consideracion, fué causa capital i determinante del rechazo de los aludidos reclamos el hecho de que así la *Knight Companion* como la *Overdale* habian pactado los fletamentos de trigo que cargaban en Talcahuano durante el período activo de una guerra civil, debiendo, por lo tanto, suponerse que sus armadores estaban instruidos de los peligros i se allanaban a correr las eventualidades a las que quedaba sujeto el cumplimiento de contratos celebrados en las condiciones anormales del pais en esos instantes.

Nada mas esplicito i categórico a este respecto que la doctrina establecida, por la unanimidad del Tribunal en el siguiente

«Considerando: ademas, que si el Presidente Balmaceda prohibió la esportacion de trigos por el puerto de Talcahuano sujeto a su obediencia, desde el 18 de Agosto de 1891, segun lo afirma ei

reclamante, no ejercitó sino el derecho que tiene toda Nación de prohibir transitoriamente la esportacion de cereales, sobre todo en tiempo de guerra; *que la reclamacion es tanto ménos fundada cuanto que el contrato se celebró durante la guerra civil i que las partes contratantes debian haber previsto que los disturbios políticos podian de alguna manera entabrar la ejecucion normal i regular del contrato.*»

El árbitro infrascrito, que acepta por completo la tesis sustentada en la última parte del considerando que dejamos testualmente reproducido, no se da cuenta del por qué esa doctrina se aplica solo a los fletamentos de la *Knight Companion* i *Overdale* i no se la hace estensiva, en exacta paridad de circunstancias, a todos los demas contratos iguales de la *Athlon*, *Oakhurst* i *Edinburgh*.

Todas i cada una de estas naves pactaron fletamentos *en el periodo mas activo de la guerra civil i todas ellas, segun la exactísima doctrina establecida por el Tribunal, debieron correr las naturales e inevitables contingencias de ver imposibilitado por fuerza mayor el cumplimiento de sus respectivos contratos.*

Entre tanto, el Tribunal ha echado en olvido, en los casos 2, 15, 17 i 87, así como en el presente, la teoría que le sirvió de fundamento para el rechazo de las reclamaciones 66 i 67, i no solo ha abandonado la tesis i sus lejitimas i rigurosas aplicaciones, sino que va hasta dar como fundamento de la condenacion del Gobierno de Chile al pago de los perjuicios que reclamán los armadores de estas naves favorecidas, precisamente la circunstancia de que la infraccion de estos contratos era imputable a la responsabilidad del Gobierno, ya que se pactaron *despues de entablada la guerra civil* i cuando pudo haberse previsto por los fletadores que la Escuela revolucionaria trataria de impedir la esportacion de guano.

De manera que el Tribunal tiene, en la propia materia que analizamos, dos tesis distintas i absolutamente contradictorias.

Mientras que en los casos de las reclamaciones 66 i 67 absuelve al Gobierno de Chile por la infraccion de contratos ajustados *en tiempo de guerra* i sujetos a las inevitables eventualidades de la fuerza mayor, que afecta en idéntico grado a ámbos contratantes; en los otros casos gemelos, 2, 15, 17 i 87, como igualmente en el

presente caso, establece, por la inversa, que la escepcion de la fuerza mayor no reza con el Gobierno, porque solo éste, al contratar los fletamentos, tomó a su cargo i responsabilidad esclusiva las eventualidades de la guerra.

El árbitro de Chile, que desde el primer momento rechazó esta teoría, como contraria a la lei, al contrato, al derecho i a la jurisprudencia internacional, podría muchísimo ménos aceptarla hoy despues que los fallos recaídos en las reclamaciones 66 i 67 han venido a revestir sus opiniones con el prestigio i la autoridad que debe atribuirse a principios aceptados por la unanimidad del Tribunal i consagrados en dos fallos recientes.

Hai, en seguida, en el fallo recaído en esta causa, como en los que se dictaron en los casos iguales de la *Oakhurst* i la *Athlon*, un error de hecho fundamental que lo viciaría de nulidad absoluta si estas resoluciones pudieran reverse por cualquier tribunal superior.

Estableció, en efecto, el considerando 7.º del fallo de la reclamacion número 2 (caso de la *Athlon*) lo que sigue:

«Considerando: que en el mes de Junio de 1891 las fuerzas del partido congresista destruyeron en Lobos de Afuera los muelles, lanchas, embarcaciones, i en una palabra, todos los elementos de carguio i descarga, i que no se ha negado por el demandado que, durante esa época toda operacion de ese jénero se habia hecho imposible en aquel paraje.»

Este mismo concepto se repite, en forma igualmente asertiva i categórica en la sentencia recaída en el caso número 15 de la *Oakhurst*.

En dicho fallo se halla el siguiente:

- «Considerando: que el día 16 de Junio de 1891, el buque de guerra *Esmeralda*, que pertenecía al partido congresista, apareció en Lobos de Afuera, e hizo desembarcar un destacamento de su tripulacion para que destruyera todos los elementos de carguio i descarga, i que no se ha negado por el demandado que, despues de esa fecha toda operacion de aquel jénero se hizo con ello imposible en la indicada localidad.»

Idéntica declaracion contiene el fallo del presente caso, que no es sino la quinta aplicacion, hecha por la mayoria del Tribunal, de

sus doctrinas sobre los contratos de fletamento de guanos de las islas de Lobos de Afuera.

«Considerando: (6) que el 16 de Junio de 1891, el buque de guerra chileno *Esmeralda* que pertenecía al partido congresista, apareció en Lobos de Afuera e hizo desembarcar un destacamento de su tripulación, *para que destruyera todos los elementos de carguio i descarga; que no se ha negado por el demandado que despues de esa fecha toda operacion de aquel jénero se hizo con ello imposible en la indicada localidad.*»

Pues bien, aparece de la propia esposicion de los reclamantes, que es absolutamente equívoco este hecho, afirmado por cinco veces en otras tantas sentencias del Tribunal.

Léjos de ser cierto que el crucero *Esmeralda* hubiera destruido todos los elementos de carga i descarga en aquellas islas, hasta el punto de hacer imposibles, desde ese momento toda operacion de tal naturaleza, resulta del testimonio de los distintos i numerosos reclamantes de perjuicios derivados de este mismo suceso, que fueron insignificantes i casi nímias esas pretendidas destrucciones; que despues de las pocas horas que el crucero *Esmeralda* estuvo en la bahía, se habia podido continuar el carguio sin el menor tropiezo, si el gobernador de la isla lo hubiera tolerado.

Demuestran concluyentemente la exactitud de estas informaciones i desautorizan las que ha hecho el Tribunal en sentido contrario, los documentos que vamos a transcribir i que tomamos del escrito presentado por el ajente de Chile al acuerdo de la causa núm. 17:

«Libro diario del buque *Belpore* [Reclamacion número 84] Junio 16.—El buque de guerra chileno *Esmeralda* destruyó parcialmente los aparatos o canales de embarque de guano; llevándose al gobernador de las islas con todos sus oficiales como prisioneros de guerra.

«Junio 17.—El capitan fué a tierra a examinar los aparatos para el embarque de guano; no los halló sino lijeramente dañados.»

Libro de bitácora del buque *Edinburgh* [Reclamacion número 87]. «Junio 17.—Un oficial del buque de guerra chileno *Esmeralda* vino a bordo a *informarnos* que no debia embarcarse mas guano; a

medio día comenzaron a destruir con pólvora los aparatos para el embarque de guano i los carros.»

«Junio 18.—Nuestro capitan me informa que ha visto el embarcadero de guano i las obras i dice que han sido mui poco dañados (*very little*) por la jente del buque de guerra.

«Diario del *Skomvær*».—[Reclamacion sueco-noruega núm. 1].

«Junio 17.—Varios de nosotros, capitanes (de buques a la carga en Lobos de Afuera), fuimos para observar la estension del daño causado al muelle, que fué hallado ser de poca consideracion. Varios de los palos del costado sur en que reposaba la plataforma, destruidos en parte, pero el costado norte estaba *en órden para trabajo* e igualmente carritos, locomotoras de ferrocarril i lanchas».

Ampliando las enunciaciones de su libro «Diario» el capitan del *Skomvær* hizo en Estokolmo, tres años despues de aquellos sucesos, o sea en 1894, una declaracion esplicativa destinada a establecer que el crucero *Esmeralda* no ejecutó en Lobos *ningun acto de fuerza* que impidiera el embarque de guano.

Dice así esa esposicion:

«El *Esmeralda* salió de las islas la misma noche, 16 de Junio, sin dejar guarnicion militar alguna, todo el aparejo de carguio estaba *en órden*, de modo que el carguio de guano para lastre a los buques que estaban allí fondeados vacios, *luego empezó*, recibiendo la barca alemana *Nany* i la barca inglesa *Stuart* guano bastante para lastre:

«Hubo entónces dotacion completa de trabajadores presentes i el carguio diario habia subido a la fecha de la llegada del *Esmeralda* a cuatrocientas diez toneladas i todos los buques allí fondeados habrian podido ser cargados con toda comodidad en el período desde el 17 de Junio (fecha de la partida del *Esmeralda*) hasta el 9 de Julio, cuando el *Cárlos Roberlo* llegó i los espulsó de las islas».

Corroborar i confirma, por fin, en todas sus partes, la verdad de estos hechos, solemne i documentalmente reconocidos por los mismos reclamantes, otra esposicion del capitan del *Edinburgh*, agregada tambien en autos:

[Reclamacion núm. 87] que dice como sigue:

«Juéves, 18 de Julio.—Fuí a tierra en compañía de los capitanes Kitchen, de la barca *Charles Golexworth*; Grante, del *Jas L. Harway*, i Flemming, del *Strathearn* para examinar los daños al aparato de desembarque; los encontramos ser de poca importancia i podrian repararse en dos o tres horas, de tal manera que se podria seguir cargando guano como ántes si se quisiera hacerlo, pues nada hai ahora que lo impida, ni buque de guerra ni fuerza armada».

Tenemos, por lo tanto, en definitiva, que mui léjos de ser exacto el hecho afirmado por error en los respectivos considerandos de las sentencias del Tribunal, recaídas en los casos 2, 15, 17 i 87 i en el actual, léjos de ser efectivo, como lo afirman categóricamente esos considerandos, que a contar desde la fecha de la llegada del crucero *Esmeralda* a las islas de Lobos todo carguio de guano se hizo imposible; lo que hai en realidad, de cierto, es que no se ejecutó destruccion alguna medianamente seria i eficaz en los elementos de carguio i que con *dos o tres horas de trabajo*, todo el mal habria podido repararse como habria podido continuar, en el mas perfecto orden, la carga i descarga de los buques surtos en esa bahia.

Cae por tierra, sin mas que la rectificacion de estos hechos, equivocadamente aceptados en los fallos del Tribunal, el fundamento mas plausible alegado por mis honorables colegas para considerarse jueces competentes en esta clase de reclamaciones.

Si no fué un *acto de la fuerza naval* del pais el que, en realidad, impidiera el cumplimiento exacto de los contratos de fletamento que analizamos, si no es cierto que el crucero *Esmeralda* destruyera todos los elementos de carguio de Lobos; si, por fin, el único motivo, la causal efectiva que perturbó la ejecucion de esos contratos fué sencillamente una prohibicion de las autoridades de esportar guanos de esas islas; será entónces manifiesta la radical incompetencia del Tribunal para juzgar de estas reclamaciones.

No se ha constituido en efecto, ni habria podido constituirse un Tribunal Internacional para juzgar de la correccion, de la licitud o ilicitud de los actos *administrativos*.

El mismo Tribunal ha reconocido la exactitud de esta afirmacion i ha desechado diversas reclamaciones deducidas con motivo de acto de esta naturaleza. [Casos números 32, 38, 66 i 67].

I no podia ser de otra manera.

El artículo 1.º del estatuto constitutivo de este Tribunal, o sea de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, dice bien esplicitamente como sigue:

«El Tribunal Arbitral decidirá en la forma i segun los términos que se establecen en el artículo 5.º de esta Convencion, todas las reclamaciones que, *con motivo de los actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República*, durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año, sean de responsabilidad del Gobierno de Chile.»

Se halla, por lo tanto, categórica i terminantemente limitada la jurisdiccion del Tribunal al conocimiento de reclamaciones deducidas de *actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República* entre los dias 7 de Enero i 28 de Agosto de 1891.

I como dejamos documentalmente demostrado con las propias confesiones de los reclamantes, que no fué acto alguno de las fuerzas de mar o tierra de la República el que impidiera que se completase el carguo del *Skomvær* sino la prohibicion que, a este efecto, dictaron las autoridades de las islas de Lobos; es de toda evidencia que el Tribunal carece de jurisdiccion para resolver este reclamo.

Estimada ahora, la licitud de la *medida administrativa* de la Junta de Iquique de prohibir la esportacion de guanos de Lobos, seria ocioso que nos detuviéramos en justificarla.

Si hai algun acto correcto, lejítimo, eficaz i conducente al éxito i a la mas inmediata terminacion de las guerras, es éste que tiende a privar de recursos pecuniarios al enemigo.

Ni el derecho ni la jurisprudencia internacional han puesto en duda, por un solo instante, la cabal i perfecta correccion de este derecho en sus términos mas amplios i mas estremos.

Los publicistas mas avanzados i humanitarios los han proclamado como una verdad axiomática.

Los documentos mas recientes del derecho internacional moderno, tales como las *Instrucciones para los ejércitos de los Estados Unidos en campaña*, el *Manual del Derecho Internacional* de Oxford i el «Proyecto discutido en la Conferencia de Bruselas de 1884», no solo lejitiman estas prohibiciones para esportar sustancias de una

localidad determinada que han de procurar recursos al enemigo sino que autorizan para destruir toda especie de propiedad, para cortar caminos, vías férreas o canales, para interceptar víveres i municiones i hasta para incendiar los sembrados o los bosques que pudieran alimentar o abrigar al enemigo.

El reconocimiento de estos derechos de la beligerancia i la legitimación de estas medidas de hostilidad habria sido trunca i absurda si junto con ser proclamadas tales, no se hubiese establecido tambien la completa irresponsabilidad del beligerante que los ejercitase con respecto a terceros.

De aquí viene la regla que hemos tenido ocasion de invocar en el caso de la *Oakhurst*. [Reclamacion número 15] i que invocamos nuevamente hoi como el resumen del Derecho Internacional moderno en esta materia.

«El Gobierno que en el ejercicio legal del poder público ejecuta un acto del cual se origina un perjuicio actual o real a un Estado o a particulares extranjeros, no quedará obligado a resarcir el daño causado.» (Fiore, artículo 357, *Derecho Internacional Codificado*, Paris 1880).

No puede, en consecuencia, el árbitro de Chile aceptar el fallo expedido en esta causa con manifiesta incompetencia, dictado en mérito de consideraciones de hechos desautorizados i contradichos por los mismos reclamantes, contrarios a la doctrina i a la jurisprudencia internacional, en abierta oposicion con las teorías adoptadas por el mismo Tribunal en las sentencias números 66 i 67 i violatorio, por fin, de las terminantes estipulaciones del contrato que se pretende infringido.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895.—*Luis Aldunate*.





RECLAMACION N.º 2

PEDRO HERMAN ROER

MEMORIAL

Yo, Pedro Herman Røer, domiciliado en Næsodden, en Noruega, hacendado, jereñte de varias compañías de armadores, declaro por la presente en modo solemne, por mi honra i conciencia:

1.º Nací en Christiania, en Noruega, en el año 1837;

2.º Cuando ocurrieron los acontecimientos abajo mencionados, yo vivia en Næsodden;

3.º Soi presidente de la compañía por acciones *Prince Victor*, una compañía noruega, que es dueño del buque noruego *Prince Victor* de (1134) mil ciento treinta i cuatro toneladas de registro netas;

4.º Soi súbdito noruego por nacimiento;

5.º No tomé parte ninguna, ni directa ni indirectamente en la guerra civil chilena que principió el 7 de Enero de 1891 i acabó el 28 de Agosto del mismo año; tampoco estaba yo durante ese período en el servicio o pago de la una o de la otra de las partes contendientes;

6.º La compañía por acciones arriba mencionada *Prince Victor* es una compañía de acciones constituida conforme a las leyes de

Noruega; su domicilio legal i oficina principal estan establecidas en Næsodden en Noruega;

7.º La mencionada compañía por acciones *Prince Victor* no ha obtenido ningun pagamento en dinero o indemnizacion con motivo de la mencionada reclamacion. Con escepcion de lo que mas abajo se esplica, la dicha reclamacion no ha sido presentada a ningun otro juzgado que el Tribunal de Arbitraje Anglo-chileno;

8.º Por contrato de fletamento, en fecha 5 de Octubre de 1890, este buque fué fletado al Gobierno de Chile para embarcar un cargamento de guano en uno de los depósitos de guano i salir con eso haciendo rumbo para un puerto en las Islas Británicas o en el Continente entre Havre i Hamburgo conforme orden ulterior.

El flete estipulado en el contrato de fletamento era de treinta i siete chelines i seis peniques (37^s. 6^d.) para las Islas Británicas i dos libras esterlinas (£ 2) para el Continente;

9.º El buque fué debidamente submetido a inspeccion naval de peritos i fué, por certificado, calificado capaz de tomar a su bordo (1780) mil setecientos i ochenta toneladas. Recibió orden de cargar en Huanillos; salió de Valparaiso el 26 de Noviembre de 1890 i empezó a embarcar el cargamento bajo la vijilancia del capitan del puerto que ejercia el control del cargar, por el Gobierno chileno. En el mes de Febrero el capitan del puerto rehusó de entregar mas cargamento i obligó al capitan del *Prince Victor* hacerse a la vela con cargamento incompleto a su bordo. El buque hizo rumbo con su cargamento para Amberes, puerto en que descargó el cargamento que tenia a bordo, en el mes de Junio de 1891, mas o ménos. El peso verdadero que habia sido embarcado en el buque era (1.066,769) un millon sesenta i seis mil setecientos sesenta i núeve kilogramos que corresponden a [1,050] mil cincuenta toneladas como fué demostrado en la descarga en Amberes. Como la capacidad de cargar del buque era [1,780] mil setecientos i ochenta toneladas, conforme el certificado obtenido para cumplir con el contrato de fletamento, la falta en el peso es de [730] setecientos i treinta toneladas.

Como prueba del verdadero peso descargado en Amberes, me refiero a la constancia de la copia del balance de flete, espedido

por el señor André, corredor marítimo, Amberes, que funcionó como consignatario del buque en ese puerto, como también a carta de él a los agentes en Liverpool, fechada el 1.º de Julio de 1891.

10 Cuando el buque mencionado *Prince Victor* llegó a Amberes, no aparecieron pólizas de carga. Pidió entrega *La Société Anonyme Anglo-Continental* [Vorwärts Ohlendorffsche] Guano—Werke [d: antiguamente las fábricas de guano de Ohlendorff.], Agence d'Anvers.—Como las pólizas de cargo no pudieron ser halladas, el asunto fué llevado delante el Tribunal de Comercio que ordenó entrega del cargamento a la mencionada razón social bajo dos garantías firmadas por el Banco de Amberes i *La Compagnie Commerciale Française de Paris*. Según esta garantía sus firmantes se obligaron a pagar el flete falso. En tiempo debido fueron hechos los pasos necesarios delante el Tribunal de Comercio para conocer a los dos firmantes de la garantía a pagar el flete falso, el Tribunal dió su laudo en favor de los firmantes de la garantía, sobre la base que estos garantizaban solamente que el consignatario del cargamento cumpliría con su responsabilidad, que el consignatario como tal no era responsable por el flete falso, i que por eso el flete falso no era incluido en la garantía,

El capitán del *Prince Victor* apeló de este fallo, manteniendo que la garantía sin duda alguna tenía como consecuencia pago del flete falso, si tal flete falso tenía que pagarse, sin tomar en consideración la pregunta si el consignatario del cargamento como tal se halla obligado a pagar el flete falso. La Corte de Apelaciones de Bruselas espidió sentencia el 10 de Marzo de 1894 i confirmó la sentencia del Tribunal Inferior sobre bases parecidas i con el fundamento ulterior, que el documento que dice:

«garantizan al capitán Hansen hasta la suma de [34,500] treinta i cuatro mil quinientos francos por el importe fijado en sentencia que eventualmente sea dada por el flete falso a que tuviera derecho el buque *Prince Victor*».

implica que el capitán no podía coercer a los firmantes de la garantía a pagar, hasta que hubiese obtenido sentencia contra el Gobierno de Chile.

11 La colección de documentos que ahora me ha sido mostrada

i que está marcada R I, contiene copias verdaderas de los documentos orijinales concernientes a la reclamacion del mencionado buque *Prince Victor*; el contrato de fletamento orijinal se halla en la casa de Balfour, Williamson i C.^a en Valparaiso, copia de él como tambien los otros documentos orijinales han sido mandados a Chile para ser alli presentados al Tribunal de Arbitraje Anglo-chileno, i se hallan ahora con el señor ministro Bolstad en Valparaiso. Estoy persuadido que todos los mencionados documentos orijinales son auténticos.

12 Lo siguiente indica el importe de la reclamacion de los dueños del dicho buque *Prince Victor* contra el Gobierno chileno sobre los fundamentos mencionados, espresados en libras esterlinas:

Flete falso por la falta de [730] setecientos i treinta toneladas en el cargo tomado a bordo del buque en Huanillos a £ 2 por tonelada=£ 1,460.

Intereses del mismo desde 3 de Julio de 1891 hasta el dia del pagamento.

Christiania, el 27 de Marzo de 1895.

]Firmado].—PETER HERMAN RÖER

Yo, Pedro Severino Jacobo Daae, Juez Urbano i Escribano Público en Christiania, Caballero de la Orden de Santo Olavo, hago saber que el dia [27] veintisiete de Marzo del año [1895] mil ochocientos noventa i cinco se presentó en la oficina de esta Escribanía pública para firmar este documento—en presencia del señor Escribano público i testigos—el señor Pedro Herman Röer. Habiéndosele leído el documento i habiéndosele hecho conocer la pena establecida por declaracion incorrecta delante del escribano público, firmó el documento de mano propia, habiendo declarado que lo que en el mismo se dice, está declarado sobre su honra i conciencia i en forma solemne. Los documentos mencionados en la coleccion de documentos, marcada R I i adjunta a este, i a los cuales se alude en la declaracion que precede, han sido puestos delante del señor Pedro Herman Röer en traduccion noruega, la cual igualmente hállase adjunta a este documento bajo la marca R I.

La compañía por acciones *Prince Victor* es una compañía de acciones constituida conforme las prescripciones de la legislación noruega. Lo que todo certifico como Escribano público bajo mi mano i sello de oficio.

Derecho pagado: (5)—cinco coronas (60)—sesenta—øre.

[Firmado]—P. S. J. DAAE Como testigo de escribania

LUDVIG DAAE

Hai un sello que dice:

Civitatis Christianiæ Sigillum

Unanimiter et constanter, 1624.

Certifico que el señor don P. S. J. Daae es Escribano Público i Real Juez Urbano en esta ciudad, i que segun las leyes de Noruega, es autoridad competente para recibir una declaracion legal i solemne. Igualmente certifico que las firmas arriba son hechas de propio puño por el dicho Escribano público señor don P. S. J. Daae i el testigo de escribania señor don Luis Daae.

Christiania, el 29 de Marzo de 1895.

El Consulado de Chile

(Firmado)—JUSTUS HANSEN

Cónsul

Hai un sello que dice:

Consulado de la República de

Chile. Christiania

Derechos pagados, Coronas 3.60

(f.)—JUSTUS HANSEN

Certifico que lo que precede es traduccion fiel i verdadera del documento orijinal en idioma noruego, que he tenido a la vista; i que lleva una legalizacion consular en idioma ingles, de cuanto doi fe.

Santiago en la Legacion de Suecia i Noruega el dia 4 de Julio de 1895

Ministro

[f.]—J. M. BOLSTAD

Hai un sello que dice;
Legation de Suède et de
Norvège.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Chile certifica la autenticidad de la firma del señor J. M. Bolstad.

Santiago, 12 de Julio de 1865.

El Sub-Secretario
EDUARDO PHILLIPS

Sello. Ministerio de
Relaciones Exteriores i Culto,
Chile.—12 de Julio de 1895.

[En el orijinal está legalizado bajo la misma fecha la firma del cónsul de Chile].

CONTESTACION

Excmo. Señor:

El ajente del Gobierno de Chile procede a contestar el memorial que don Pedro Herman Röer ha presentado ante V. E. en conformidad a la Convencion de 6 de Julio último, celebrada entre los Gobiernos de Chile i de Suecia i Noruega.

1 Comienzo por observar que el memorial no contiene la firma del reclamante, i que esta falta hace inadmisibile la reclamacion.

2 Tampoco ha acreditado el reclamante su carácter de súbdito noruego, ni la propiedad que se atribuye en la nave *Príncipe Victor* a la sociedad en cuyo nombre aparece reclamando. El certificado del señor ministro que el Gobierno noruego-sueco acreditó en Chile, no basta para establecer estos hechos que deben comprobarse en la forma establecida por el derecho.

3 Creo que V. E. es incompetente para conocer de esta reclamacion, i me fundo para ello en tres motivos diversos.

El primero consiste en no estar debidamente comprobada la nacionalidad del señor Röer que aparece como principal reclamante.

El segundo se basa en la circunstancia de tratarse al parecer de perjuicios sufridos por una sociedad anónima, la cual carece del derecho de comparecer ante este Tribunal. Largamente se han espuesto en numerosas reclamaciones los motivos que justifican esta tésis; i me basta referirme a ellos.

El tercer fundamento de la incompetencia es aun mas grave que los otros. La cuestion presentada al conocimiento de V. E. no versa sobre actos u operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante el período de la guerra civil de 1891. Segun lo espone el reclamante, el capitan de puerto de Huanillos rehusó, en el mes de Febrero de aquel año, entregar el resto de guano que era necesario para completar el cargamento del *Príncipe Victor*. Esta medida podrá, en caso de ser injustificada, afectar la responsabilidad del Gobierno de Chile; pero es evidente que ella no se debe a una presion de la fuerza pública que no existia en

Huanillos, i mucho ménos a un acto de guerra, que es lo que significa la frase *actos u operaciones de las fuerzas de mar i tierra de la República*, segun su tenor literal, el propósito de los que negociaron la Convencion i el alcance que le han atribuido los tribunales anteriores al presente i aun este mismo Tribunal.

Pido, pues, a V. E. que se sirva declararse incompetente para oír esta reclamacion.

4 En caso de no acceder V. E. a las peticiones precedentes, le suplico respetuosamente que se sirva rechazar esta reclamacion.

La resolucion que V. E. adoptase para conocer en este reclamo, tendria que basarse forzosamente en la consideracion de ser un acto u operacion de guerra la medida adoptada por el capitán de puerto de Huanillos de no entregar a la *Príncipe Victor* la totalidad del cargamento de guano que se habia estipulado en el contrato de fletamento. Si este acto constituye una operacion de guerra llevada a efecto por la fuerza pública, es evidente que no ha debido su origen sino a la necesidad en que estaba el partido congresista de no permitir que se continuara la estraccion de guano, que debia proporcionar recursos al Gobierno del señor Balmaceda; o bien a la necesidad en que este se hallaba de impedir que el cargamento cayera en manos de su enemigo, i le permitiera proveerse de fondos mediante su venta en Europa.

En cualquiera de estos casos, ha existido la fuerza mayor, porque tal es la guerra misma, i como tal deben considerarse las medidas que se reputan indispensables para llevarla a cabo. De aquí es que todas los actos de guerra que producen perjuicios a terceros no afectan la responsabilidad del que los ejecuta, i los perjudicados deben considerarlos como una calamidad natural que a nadie se puede imputar.

Ninguna medida es mas necesaria en la guerra que la de privar de recursos al adversario. Se ha dicho que el dinero es el nervio de la guerra; i todos los autores estan de acuerdo en que las medidas que tienden a impedir que el enemigo se provea de fondos deben considerarse lícitas i permitidas, con tal de no hacer uso de armas o medios vedados por las leyes de la guerra.

Considerada, pues, como una operacion bélica la suspension del

embarque de guano, ella no pudo imponer responsabilidad al Gobierno de Chile. Esta cuestion ha sido estensamente desarrollada en la dúplica de la reclamacion número 84, que suplico a V. E. tenga presente cuando llegue el caso de dictar sentencia, ya que seria inútil tarea reproducir en este lugar las consideraciones allí aducidas.

§ Me ha de permitir V. E. que llame su atencion a otras dos observaciones que tienen alguna importancia.

Si V. E. se declara competente, es claro que el reclamante tendrá que comprobar los hechos en que se funda la reclamacion, hechos que desconozco i no admito bajo la simple esposicion del interesado. Cualquiera que sea el resultado de la prueba, advierto desde luego que se ha incurrido en un grave error en lo relativo al monto de esta reclamacion.

Es cierto que dos peritos declararon que el *Prince Victor* podia cargar hasta 1780 toneladas inglesas; pero debe tenerse en cuenta que el mismo capitan del buque espresó al ajente de los armadores en Valparaiso que solo le habian faltado 680 toneladas para completar el cargamento. Por otra parte, hai numerosos documentos que atestiguan que el *Prince Victor* sacó de Huanillos 1113 toneladas de guano. Así consta del conocimiento espedido por el capitan, de la protesta hecha por él mismo i de las sentencias pronunciadas por el Tribunal de Amberes i Corte de Apelaciones de Bruselas. Segun todos esos documentos, la falta de carga para completar las 1780 que los peritos fijaron a la nave, no llegó sino a 667 toneladas; i por el falso flete correspondiente a esa sola cantidad se exijió i obtuvo garantía del Banco de Amberes i de la Compañía Comercial Francesa. Eso es lo único que realmente se deberia si el reclamo fuese aceptable, de manera que el monto total de la reclamacion no podria exceder, a razon de dos libras esterlinas la tonelada, de 1334 libras, en lugar de las 1460 que se cobran, en la suposicion de que el espacio de la nave que quedó vacio llegara a 730 toneladas.

Pero el cálculo de que parte el reclamante es evidentemente erróneo. Para formarlo se ha dicho en una esposicion que, entre numerosos papeles, se acompaña tambien al memorial, que la can-

tidad de guano verdaderamente embarcado, en Huanillos, no llegó sino a 1050 toneladas: las 63 toneladas restantes eran el equivalente al peso de los sacos en que se condujo el guano, como aparece de la cuenta preparada en Amberes por el señor André corredor marítimo i que lleva la fecha 3 de Julio de 1891.

Cuando los peritos don Francisco Rondizzoni i don Manuel García reconocieron el porte i tonelaje del *Prince Victor*, informaron que el buque tenia las condiciones necesarias para llevar con toda seguridad un cargamento completo de guano i podia cargar 1,780 toneladas inglesas. Es evidente que en esta cifra se comprende todo lo que el buque era susceptible de conducir, sin hacer distincion entre la mercaderia misma i su envase. Si 1,050 toneladas de guano exigen 63 toneladas de sacos, las 1780 toneladas exigirian ciento seis toneladas 80 centésimos de tonelada. Los peritos debieron entónces decir que la nave podia cargar, no 1780 toneladas sino 1886 toneladas i 80 centésimos de toneladas, porque ellos no tenian para que tomar en cuenta en su cálculo sobre la capacidad del buque, la diferencia que se pretende establecer entre el peso de la mercaderia i el de su envase. El hecho es que de las 1,780 toneladas que podia conducir el *Prince Victor*, fueron ocupadas 1113; no quedaba por lo tanto lugar, segun el informe pericial, sino para 667 toneladas con las cuales se completaban las 1780 que el buque podia cómodamente contener. Así. pues, si este juicio llegara a desenlazarse con una sentencia condenatoria para el Gobierno de Chile, el Tribunal no podria otorgar indemnizacion del falso flete sino lo que importase la diferencia entre el número de toneladas que el buque cargó efectivamente [1,113] i las que podia cargar segun el parecer de los peritos [1,780]. Lo demas importa suponer que el buque podia conducir 1886 toneladas en lugar de las 1780, a que alcanzaba su capacidad.

El segundo punto sobre el cual quiero llamar la atencion de V. E. es el cobro de intereses que hace el reclamante. Este cobro no puede justificarse ante el derecho. El pago de intereses importa una indemnizacion de perjuicios que solo se otorga al acreedor de deuda líquida i exigible, i en el único caso de estar el deudor constituido en mora: ninguna de estas circunstancias concurre en el

presente caso. Yo creo que V. E., aun cuando se creyere competente i estimase justa la reclamacion, no podria dar lugar a la parte de ella en que se cobran intereses.

Pero conffo, asimismo en que ese caso extremo no ha de llegar. porque, o bien se declarará el Tribunal incompetente o desechará en todas sus partes la reclamacion como respetuosamente lo solicito.

M. E. BALLESTEROS,
Abogado de Chile.

El agente de Chile,
M. A. MARTÍNEZ DE F.

(En esta reclamacion no hubo réplica ni dúplica).

SENTENCIA

Pedro Herman Röer, súbdito sueco-noruego, presidente de la compañía propietaria del buque *Prince Victor*, reclama del Gobierno de Chile, por falso flete, mil cuatrocientas sesenta libras esterlinas (£ 1,460), mas intereses, a contar desde el 3 de Julio de 1891 hasta el dia en que se efectúe el pago.

Espone que la compañía *Prince Victor* está constituida por acciones conforme a las leyes de Noruega, con domicilio legal i oficina principal establecidas en Naesodden, Noruega; que el buque *Prince Victor* fué fletado al Gobierno de Chile, en 5 de Octubre de 1890, para embarcar un cargamento de guano en uno de los depósitos de esa sustancia i portearlo a un puerto de las islas británicas o del Continente, entre Havre i Hamburgo, segun se indicará posteriormente; que el flete estipulado en el contrato de fletamento, era de treinta i siete chelines i seis peniques (37 sh. 6 d.) para las islas británicas i dos libras esterlinas (£ 2) para el Continente; que el buque fué sometido a inspeccion naval de peritos i se calificó capaz de recibir a su bordo mil setecientas

ochenta toneladas, carga que se le ordenó tomar en Huanillos; que salió de Valparaíso el 26 de Noviembre de 1890 i empezó a embarcar su cargamento bajo la vijilancia del capitan de puerto, que ejercia el control del carguío por el Gobierno de Chile; que en el mes de Febrero el capitan del puerto obligó al capitan del *Prince Victor* a hacerse a la vela con cargamento incompleto a su bordo, i el buque hizo rumbo para Amberes, puerto en que desembarcó su cargamento en el mes de Junio de 1891, mas o ménos; que el peso verdadero que se habia embarcado era mil cincuenta toneladas, como se demostró en la descarga en Amberes, i como la capacidad de carga del buque era de mil setecientas ochenta toneladas, la falta en el peso fué de setecientas treinta toneladas: que cuando el buque *Prince Victor* llegó a Amberes nadie presentó los conocimientos para recibir la carga; pero la *Société Anonyme Anglo-Continentale* pidió su entrega sin ellos, lo que ocasionó jestioness judiciales ante el Tribunal de Comercio de Amberes, que ordenó la entrega del cargamento a la mencionada razon social bajo la garantía del Banco de Amberes i de la *Compagnie Commerciale Française de Paris*, obligándose los fiadores a pagar el falso flete; que tratando el capitan de hacer efectiva esta garantía ante la justicia, perdió el juicio en primera i segunda instancia, declarándose en la sentencia que no podia hacerse efectiva la garantía miéntras no se hubiera obtenido una resolucíon en contra del Gobierno de Chile.

Acompaña como comprobantes un contrato de fletamento, varias cartas, tres protestas hechas en 16 de Febrero de 1891, 23 de Abril i 25 de Mayo del mismo año, copias de sentencia en Amberes i Bruselas i un certificado de nacionalidad.

El ajente de Chile, contestando, espone: que el memorial no tiene la firma del reclamante i que esta sola falta hace inadmisíble la reclamacion; que tampoco ha acreditado el reclamante su carácter de súbdito noruego, ni que la nave *Prince Victor* pertenezca a la sociedad a cuyo nombre se reclama; que el Tribunal es incompetente para conocer en esta reclamacion, por tres motivos diversos: 1.º por no haberse comprobado debidamente la nacionalidad del reclamante señor Røer; 2.º por tratarse, segun parece, de per-

juicios sufridos por una sociedad anónima, la cual carece de derecho para comparecer ante este Tribunal; i 3.º porque la cuestion no versa sobre actos u operaciones ejecutadas por fuerza de mar i tierra de la República durante la guerra civil, puesto que en Huanillos, donde ocurrieron los sucesos, no habia fuerza alguna, i solamente cuestiones que tengan tal oríjen son las que la Convencion de 6 de Julio de 1895 somete a la jurisdiccion de este Tribunal, que si se rechazara esta escepcion de incompetencia, seria porque el Tribunal consideraba la medida, base de la demanda, un acto u operacion de la fuerza pública, pero tendria que desechar la reclamacion, pues tal acto no deberia su oríjen sino a la necesidad en que estaba el partido congresista de no permitir que se continuara la estraccion de guano, que debia proporcionar recursos al Gobierno del señor Balmaceda, o bien a la necesidad en que éste se hallaba de impedir que el cargamento cayera en manos de su enemigo, i le permitiera proveerse de fondos mediante su venta en Europa; que en cualquiera de estos casos habria existido la fuerza mayor impuesta por las necesidades de la guerra, i que aun cuando produzcan perjuicios a terceros no afecta la responsabilidad de los beligerantes; que tales perjuicios deben considerarse como una calamidad natural que a nadie pueden imputarse; que este mismo caso ha sido tratado estensamente en la dúplica de la reclamacion número 84, a la cual se refiere pidiendo al Tribunal lo tenga presente en el momento de dictar sentencia; que ademas el reclamante no ha comprobado los hechos en que funda la reclamacion, i cualquiera que fuera el resultado de la prueba, advierte desde luego que se ha incurrido en un grave error en cuanto al monto de la reclamacion, puesto que el mismo capitán del *Prince Victor* espresó al ajente de los armadores en Valparaiso que solo le habian faltado seiscientas ochenta toneladas para completar el cargamento; que, por otra parte, hai numerosos documentos que atestiguan que el *Prince Victor* sacó de Huanillos mil ciento trece toneladas de guano, lo que así consta del conocimiento espedido por el capitán, de la protesta hecha por el mismo i de las sentencias pronunciadas por el Tribunal de Amberes i Corte de Apelaciones de Bruselas, resultando que la falta de carga del *Prince Victor* no fué sino de

seiscientas sesenta i siete toneladas i solo por esa cantidad se exigió i obtuvo garantia del Banco de Amberes i Compañia Comercial Francesa; que el pago de intereses que se cobra no puede justificarse ante el derecho, pues tal pago importa una indemnizacion de perjuicios, que solo se otorga al acreedor de una deuda líquida i exigible i en el único caso de estar el deudor constituido en mora i ninguna de esas circunstancias concurre en el presente caso; termina pidiendo al Tribunal se declare incompetente para conocer en esta reclamacion o la deseche en todas sus partes.

No se ha presentado ni réplica ni dúplica; i

Considerando: que la Convencion de Arbitraje celebrada el 6 de Julio de 1895 entre los Gobiernos de Suecia i Noruega i de Chile, no somete a la jurisdiccion de este Tribunal sino *«las reclamaciones motivadas por los actos i operaciones ejecutadas por las fuerzas de mar i tierra de la República durante la guerra civil que empezó el 7 de Enero de 1891 i terminó el 28 de Agosto del mismo año;»*

Considerando: que el reclamante Pedro Herman Røer, obrando a nombre de los propietarios del buque noruego *Prince Victor*, celebró el 5 de Octubre de 1890 en Valparaiso, por medio de sus agentes en ese pueblo, un contrato con el Gobierno de Chile, representado por don Alfredo Lyon, para tomar un cargamento completo de guano en alguno de los depósitos de esa sustancia que designara posteriormente el fletador o sus agentes;

Considerando: pue habiéndose designado al capitán del *Prince Victor* el puerto de Huanillos como punto de carguío, se llevó allí el buque i comenzó a cargar guano el 26 de Noviembre de 1890; que si en el curso del mes de Febrero de 1891 el agente del Gobierno fletador rehusó completar el cargamento cuando le faltaba el buque todavia 730 toneladas de guano para ello, esta negativa no constituye un acto u operacion ejecutada por las fuerzas de tierra de la República, que ademas es de notoriedad pública que ninguna operacion de guerra se ejecutó en Huanillos en aquella época; que no se trata, pues, en este caso, sino de una controversia comun acerca de la ejecucion de un contrato de fletamento celebrada en Chile, i que, por consiguiente, este Tribunal Arbitral es incompetente para conocer de ella;

Por estos fundamentos, el Tribunal, por unanimidad de votos, se declara incompetente para conocer de la presente reclamacion.

Santiago, 17 de Diciembre de 1895. — CAMILLE JANSSEN.—
ALFRED ST. JOHN.—LUIS ALDUNATE.

Fallada por el Excmo. Tribunal en 17 de Diciembre de 1895.—
Diego Armstrong, secretario.



APÉNDICE

Reclamacion N.º 4

SOCIEDAD ANGLO-CHILENA DE SALITRES I FERROCARRIL LIMITADA

NOTA DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL TRIBUNAL I DEL ÁRBITRO BRITÁNICO

En el voto especial que corre agregado a la sentencia pronunciada por este Tribunal Arbitral en la reclamacion número 4, relativa a la capacidad de las sociedades anónimas inglesas, autorizadas para funcionar en Chile, para ocurrir ante esta jurisdiccion (Robert Stirling, como mandatario de la Compañía de Salitres i Ferrocarril Limitada), nuestro honorable colega, el árbitro de Chile, citó un pasaje del publicista ingles sir Robert Phillimore, que pretendia era favorable a la tesis que él sostenia; he aquí como se espresaba:

«Comenzando por la jurisprudencia inglesa, ya que se trata de resolver reclamaciones que tienen el patrocinio de aquel Gobierno, debemos atenernos a las enseñanzas de uno de sus mas eminentes publicistas, sir Robert Phillimore, miembro del Privy Council i de

la Alta Corte del Almirantazgo, quien, en el tomo 3.º, página 859 de sus *Comentarios sobre lei internacional*, dice lo que sigue:

«El mismo Tribunal (The Privy Council) ha decidido, con respecto a las corporaciones, que una corporacion de súbditos británicos en un país extranjero, creada para objetos contrarios a la lei británica i sometida a la fiscalizacion de un gobierno extranjero no tiene título para reclamar ninguna compensacion del gobierno del país, en el cual existe, *por la confiscacion de sus propiedades*, aun cuando exista un tratado que otorgue este derecho a los súbditos británicos.

«Tal es lo que ha sido resuelto por el Privy Council segun Phillimore, en el caso conocido con el nombre de Daniel, anotado en la página 23 de la coleccion titulada «Knapp's Privy Council Rep; Commissioners for Claim on France.»

Sigue la jurisprudencia inglesa sobre la materia.

«Se ha decidido tambien que los individuos miembros de esa corporacion estan igualmente incapacitados para hacer ningun reclamo, como súbditos ingleses, por pérdidas de los beneficios provinientes de los fondos de tal operacion.»

I, por fin, «que una corporacion de irlandeses existentes en un país extranjero i sujeta a la fiscalizacion de un gobierno extraño, debe ser considerada como una corporacion extraña i, por consiguiente, carece de todo título para reclamar compensaciones por pérdidas de sus propiedades *aun bajo la vijencia de un tratado que conceda ese derecho a los súbditos británicos. No importa, para este efecto, que los fines de tales corporaciones sean o no contrarios a la lei de Irlanda.*»

Esto último aparece resuelto segun el autor citado, en el caso de Long, *Commissioners for claim on France*, páj. 51 del Knapp's Privy Council Rep.

«Nada puede haber de mas explícito i categórico para decidir, con arreglo a la jurisprudencia de los mas altos Tribunales del Reino Unido, el reclamo de la Anglo-Chilian.»

«Aun bajo la vijencia de un tratado que conceda derecho de hacer reclamos a *súbditos ingleses*, no podrán deducirlos las corporaciones ni los individuos que a dichas corporaciones pertenezcan.

«Parecia natural que la doctrina i la jurisprudencia inglesa hubieran prevalecido en la resolucion de un reclamo ingles.

«Pero han creido mis honorables colegas, que las enseñanzas de Phillimore i los fallos del Privy Council no se aplican sino a sociedades formadas por ingleses en *pais extranjero*.

«Lamenta el infrascrito no haber podido aceptar esta interpretacion del testo de la doctrina i del sentido de la jurisprudencia que acaba de esponer.

«No hai, a nuestro juicio, nada que autorice esta interpretacion, i aun cuando no nos haya sido posible confrontar, por el momento, el testo de los fallos citados por Knapp, creemos que de la simple esposicion del publicista i majistrado cuyas opiniones invocamos, se desprende con entera claridad que esas doctrinas se aplican precisamente al caso opuesto del que imaginan mis honorables colegas, es decir, al caso de sociedades *inglesas de orijen i domiciliadas en pais extranjero*.

«Son, en efecto, estas sociedades las únicas a las cuales puede aplicarse, sin violencia, la doctrina que hemos dejado totalmente trascrita, porque son ellas tambien las únicas que se encuentran sometidas a la vijilancia, a la fiscalizacion de gobiernos extranjeros, *under the Control of a Foreign Government*.

«Es evidente que si se tratara de sociedades *chilenas* creadas por la *lei del pais* i de las cuales fueran accionistas, en todo o en parte, algunos súbditos ingleses; ni Phillimore se habria dado la pena de esponernos sus enseñanzas, ni el Privy Council habria tenido el trabajo de espedir fallos, como los citados por Knapp, para resolver lo que no queria resolucion, es decir, que entidades o corporaciones *chilenas de orijen* no pueden deducir reclamaciones contra el pais por la via diplomática, ni ante Tribunales creados para atender intereses esclusivamente británicos.

«Podemos, en consecuencia, dejar establecido que la doctrina i la jurisprudencia inglesa, espuesta por Phillimore, rechazan en absoluto el derecho que el fallo acordado en esta causa atribuye a una corporacion británica domiciliada en Chile.»

Creyendo conocer el espíritu jeneral que domina en la doctrina i jurisprudencia inglesas en materia de sociedades anónimas, pen-

samos, con la simple lectura del pasaje citado de sir Robert Phillimore i sin tener a la vista los textos mismo de las dicisiones del Consejo Privado, trascritas en la recopilacion de Knapp, que el jurisconsulto ingles no se referia sino a las corporaciones constituidas por súbditos británicos en paises extranjeros i que estaban sometidas a la vijilancia del Gobierno de dicho pais.

Deseando ilustrar nuestro criterio sobre este punto, hicimos venir de Europa la recopilacion de Knapp (*Report of cases argued and determined before the commitees of her Majesty's most honorable Privy Council*, London, 1834, vol. II, pájs. 23 i 51) i hemos podido constatar que nuestras presunciones eran exactas; que nuestra interpretacion del pasaje de Phillimore era la única verdadera i que nuestro honorable colega chileno ha caido en un profundo error al consignar la doctrina de la jurisprudencia como comprobante de su tesis.

En la primera decision pronunciada por el Consejo Privado en 1825 i trascrita por el compilador [caso Daniel], se trata de corporaciones religiosas, católicas, fundadas en Francia en los siglos XVI i XVII por ingleses compelidos a prestar juramento de obediencia al Papa i constituidas a virtud de las letras patentes otorgadas por el Rei de Francia; estas corporaciones tenian por objeto la creacion i mantenimiento de seminarios i colejos en Paris, Donay i St. Omea, que sirvieron a una propaganda religiosa prohibida en Inglaterra.

En la segunda decision dictada por el Consejo Privado en 1832 [caso Long] se trata de colejos católicos irlandeses fundados en diversas ciudades de Francia por irlandeses, ántes de la Revolucion Francesa.

Estas corporaciones habian experimentado la confiscacion de sus bienes por decreto de la Convencion Nacional i habian apelado ante el Consejo Privado de los fallos que habian pronunciado en contra de ellas los comisarios encargados de liquidar las reclamaciones de súbditos británicos contra la Francia por los perjuicios sufridos durante la Revolucion.

En estas dos sentencias el Consejo Privado resolvió que, si bien estas instituciones religiosas habian sido fundadas por súbditos

británicos, i mediante capitales ingleses, ellas eran, sin embargo, corporaciones francesas i no podian, por consiguiente, beneficiar de un tratado que acordaba ciertos derechos de compensacion a súbditos británicos.

Se vé que esta jurisprudencia del Consejo Privado es especialísima i no se aplica sino a corporaciones religiosas fundadas en el extranjero por súbditos ingleses i no a sociedades anónimas constituidas en Inglaterra en conformidad a la lei inglesa, conservando su nacionalidad de oríjen i autorizadas para funcionar en el extranjero, como sucede en el caso de la reclamacion núm. 4.

La solucion de estas cuestiones no era tan obvia como se pretende, puesto que el eminente publicista i jurisconsulto Phillimore i aquel Tribunal superior, el Privy Council, se dignaron ocuparse de ella i consagrarle tiempo a su exámen, es verdad que, remontándose los hechos a principios del siglo, a una época en que las sociedades anónimas, tal como hoi se comprenden, eran desconocidas, i que aun si la jurisprudencia inglesa citada hubiera sido contraria a nuestra tesis—hemos probado que es a la inversa—no habia para qué tomar en cuenta esta jurisprudencia anticuada i aplicada a instituciones modernas, nacidas en condiciones de actualidad i que no tienen afinidad alguna con corporaciones religiosas del siglo pasado.

Santiago, 14 de Febrero de 1896.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.

Reclamacion núm 4.

SOCIEDAD ANGLO-CHILENA DE SALITRES I FERROCARRIL LIMITADA

NOTA DEL SEÑOR ARBITRO DE CHILE

Con referencia a la precedente esposicion, cuya oportunidad se estimará talvez dudosa, el árbitro infrascrito se vé obligado a volver sobre un debate fenecido que encontró su término en el fallo de 30 de Setiembre de 1895.

Se insiste en justificar o, cuando ménos, en atenuar, los errores de doctrina que perturbaron el criterio de mis honorables colegas al dictar aquella sentencia.

Se insiste, por consiguiente, en sostener que una sociedad anónima formada en Inglaterra, pero domiciliaria de este país, donde tiene el asiento único de sus negocios, reconocida i autorizada por S. E. el Presidente de la República a virtud de lo dispuesto en el artículo 468 del Código de Comercio i sometida, por consiguiente, a las leyes del país, i a la fiscalizacion i vijilancia de sus autoridades; tiene derechos i fueros idénticos a los individuos particulares para ocurrir al amparo diplomático i a la jurisdiccion de Tribunales de este carácter i de este oríjen.

Queda demostrado en el voto especial emitido por el infrascrito, con motivo del fallo de la reclamacion número 4, que no solo la doctrina uniforme de los tratadistas, sino la lejislacion positiva universal, condenan redondamente la tésis que mis honorables colegas hicieron triunfar por mayoria en el caso recordado.

Despues de recorrer las lejislaciones belga, francesa, italiana i norte americana; llegamos al análisis de la teoría i de la jurisprudencia inglesa i, a este respecto, decíamos:

«Para no hacer de esta discusion una controversia escolástica estéril, de doctrinas i tésis abstractas, vamos a señalar de preferencia cuales son las prácticas internacionales, los usos, la política de los pueblos cultos, o sea, el conjunto de los elementos que constituyen el derecho internacional positivo.

«Comenzando por la jurisprudencia inglesa, ya que se trata de resolver reclamaciones que tienen el patrocinio de aquel Gobierno, debemos atenernos a las enseñanzas de uno de sus mas eminentes publicistas, sir Robert Phillimore, miembro del Privy Council i de la Alta Corte del Almirantazgo; quien en el tomo 3.º, página 859 de su *Comentario sobre la lei internacional*, dice lo que sigue:

«El mismo Tribunal, [The Privy Council] ha decidido, con respecto a las corporaciones de súbditos británicos en un país extranjero, creadas para objetos contrarios a la lei británica i sometidas a la fiscalizacion de un gobierno extranjero, que no tienen título para reclamar ninguna compensacion del gobierno del país en el cual

existe, *por la confiscacion de sus propiedades* aun cuando exista un tratado que otorgue este derecho a los súbditos británicos.

«Tal es lo que ha sido resuelto por el Privy Council, segun Phillimore, en el caso conocido con el nombre de Daniel, anotado en la página 23 de la coleccion titulada Knapp's Privy Council Rep: Commissioners for claim on France.

«Se ha decidido tambien que los individuos, miembros de esa corporacion, estan igualmente incapacitados para hacer ningun reclamo como súbditos ingleses, por pérdidas de los beneficios provenientes de los fondos de tal corporacion.»

I, por fin, «una corporacion de irlandeses existente en un pais extranjero i sujeta a la fiscalizacion de un gobierno estraño, debe ser considerada como una corporacion estraña i, por consiguiente, carece de todo título para reclamar compensaciones por pérdidas de sus propiedades *aun bajo la vijencia de un tratado que conceda ese derecho* a los súbditos británicos. *No importa, para este efecto, que los fines de tales corporaciones sean o no contrarios a la lei de Irlanda.*»

«Esto último, aparece resuelto, segun el autor citado, en el caso de Long, Commissioners for claim on France, página 31 del Knapp's Privy Council Rep.

«Nada puede haber de mas esplicito i de mas categórico para decidir con arreglo a la jurisprudencia de los mas altos tribunales del Reino Unido, el reclamo de la Anglo-Chilian.»

«Aun bajo la vijencia de un tratado que conceda derecho de hacer reclamo a *súbditos ingleses*, no podrán deducirlos las corporaciones ni los individuos que a dichas corporaciones pertenezcan.

«Parecia natural que la doctrina i la jurisprudencia inglesa hubiera prevalecido en la resolucion de un reclamo ingles.

«Pero han creido mis honorables colegas, que las enseñanzas de Phillimore i los fallos del Privy Council no se aplican sino a sociedades formadas por ingleses *en pais extranjero*.

«Lamenta el infrascrito no haber podido aceptar esta interpretacion del testo de la doctrina i del sentido de la jurisprudencia que acaba de esponer.

«No hai, a nuestro juicio, nada que autorice esta interpretacion,

i aun cuando no nos haya sido posible confrontar, por el momento, el testo de los fallos citados por Knapp creemos que de la simple esposicion de publicista i majistrado cuyas opiniones invocamos, se desprende con entera claridad que esas doctrinas se aplican precisamente al caso opuesto del que imaginan mis honorables colegas, es decir, al caso de *sociedades inglesas de orijen i domiciliadas en pais extranjero*.

«Son, en efecto, estas sociedades las únicas a las cuales puede aplicarse, sin violencia, la doctrina que hemos dejado testualmente trascrita, porque son ellas tambien las únicas que se encuentran sometidas a la *vijilancia, a la fiscalizacion de gobiernos extranjeros*. (*Under the control of a foreign government*).

«Es evidente que si se tratara de sociedades *chilenas* creadas por la *lei del pais* i de las cuales fueran accionistas, en todo o en parte, algunos súbditos ingleses, ni Phillimore se habria dado la pena de esponernos sus enseñanzas, ni el *Privy Council* habria tenido el trabajo de espedir fallos, como los citados por Knapp, para resolver lo que no requeria resolucion, es decir, que entidades o corporaciones *chilenas de orijen*, no pueden deducir reclamaciones contra el pais por la via diplomática, ni ante tribunales creados para atender intereses esclusivamente británicos.

«Podemos, en consecuencia, dejar establecido que la doctrina i la jurisprudencia inglesa, espuesta por Phillimore, rechazan en absoluto el derecho que el fallo acordado en esta causa atribuye a una corporacion británica domiciliada en Chile.»

No satisfizo, a lo que parece, a mis honorables colegas la opinion de Phillimore, citada por el infrascrito i despues de seis meses han creido encontrar en el testo de los fallos del *Privy Council* invocados por aquel autor como base de sus enseñanzas, argumentos para desautorizar esas doctrinas.

A juicio del árbitro de Chile las enseñanzas de Phillimore resisten mui victoriosamente a tales críticas.

Trataremos de justificarlo brevísimamente.

El artículo 1.º de la Convencion de Noviembre de 1815, creó una Comision para que liquidase i resolviera las quejas de los súbditos de S. M. B. contra el Gobierno de Francia, derivadas de las

confiscaciones i secuestros de bienes decretados en tiempo de la revolucion francesa.

Entre los numerosos reclamos que se resolvieron por aquella Comision liquidadora, fueron especialmente notables los deducidos por el Rev. John Daniel i otros presbíteros católicos ingleses, en nombre del colegio de Douay, del seminario ingles de Paris i del establecimiento de educacion de *Saint Omer*.

Todos estos institutos habian visto confiscados sus bienes raices i sus rentas, por diversos decretos i leyes de la Asamblea Lejislativa i de la Convencion Nacional francesa de 1792 i 1793.

Reclamados ante la comision liquidadora establecida por el tratado de 1815, los perjuicios de aquellas exacciones i espropiaciones, se negó lugar a ellas i los damnificados ocurrieron, en grado de apelacion, al *Privy Council*, Tribunal superior del Reino.

Este elevado Tribunal confirmó la resolucion de los comisionados liquidadores fundándose en dos razones espuestas por lord Gifford.

Era la primera de esas razones, que los establecimientos reclamantes se habian fundado con objetos prohibidos por la lei inglesa; i la segunda, que es fundamental en nuestro caso, que esos establecimientos creados para funcionar en Francia, con la autorizacion i el permiso del Gobierno de este pais, no podian considerarse como «súbditos ingleses» ni investir sus fueros i derechos.

La segunda análoga reclamacion interpuesta por el Rev. Paul Long, en nombre de los colejos católicos irlandeses de Francia, tuvo idéntico desgraciado éxito, a pesar de que, en este caso, se trataba de establecimientos irlandeses i, por lo tanto, católicos, que léjos de ser contrarios a las instituciones i creencias del pais de oríjen, las secundaban i acataban.

No fué parte, sin embargo, esta circunstancia para que el *Privy Council* las amparase, porque insistió este Tribunal en la segunda parte de su doctrina aplicada al caso del Rev. Jhon Daniel, esto es, que por el hecho de haberse situado esos establecimientos en Francia, con el permiso i bajo la autoridad de las leyes i Gobierno de este pais, habian perdido su derecho a la proteccion que el Gobierno ingles solo querria dispensar a sus súbditos.

Es esta, como se vé, la misma doctrina de Phillimore que nosotros seguíamos en el caso de la reclamacion número 4.

Pero, mis honorables colegas, imbuidos aun en su primitiva paralojizacion, quieren ver diferencias mui sustanciales entre las sociedades condenadas por los fallos del *Privy Council* de 1825, i 1832 i la sociedad beneficiada por ellos en su fallo de mayoría, de 30 de Setiembre de 1895.

Sin disputa que esas diferencias existen i son esenciales, en cuanto *al objeto* de unas i otras asociaciones.

Las primeras tenian un propósito esclusivamente relijioso i de beneficencia, mientras que la última no pasaba de ser una asociacion comercial e industrial comun.

Pero, no se desvirtúa ni se desnaturaliza por esta circunstancia accidental, el principio de derecho, la solucion de doctrina que ha debido gobernar uno i otro caso.

Las asociaciones de propaganda i de educacion católica, cuyos reclamos fueron rechazados por el *Privy Council* en 1825 i 1832, eran inglesas *en su orijen, en sus capitales i en sus fines*; como puede serlo la *Sociedad Anglo-Chilena de Salitres i Ferrocarril de Tocopilla* favorecida por el fallo de mis honorables colegas de 1895.

Fundadas aquellas asociaciones en el siglo XVII por el ilustre cardenal *ingles* Allen, sus capitales eran, con arreglo a sus estatutos *esclusivamente ingleses* i no podian tampoco recibir en sus establecimientos sino educandos *ingleses*.

Todo este lujo exclusivista, todo este verdadero egoismo de nacionalidad, casi impropio de fundaciones de propaganda i educacion relijiosa; no bastó a aquellos institutos para hacer aceptar sus reclamos, a pesar de la exactitud de los hechos en que se fundaban i de su justicia manifiesta.

La circunstancia de que las asociaciones reclamantes *debían funcionar en un pais extranjero, con el permiso de sus autoridades i al amparo de sus leyes*, fué bastante para que se les negara toda proteccion diplomática i toda equiparacion de derechos con los súbditos de S. M. B.

Mis honorables colegas han seguido interpretando equivocada-

mente estas resoluciones del alto tribunal inglés, i suponiendo que ellas han declarado que las asociaciones educacionistas inglesas del siglo XVII, habian sido *creadas* en Francia i que no tenian raiz en la lei inglesa.

Es manifiestamente errónea la primera parte de su argumentacion.

No dice tal cosa el texto del fallo que analizamos. Mui léjos de eso, el *orijen* de su fundador, el cardenal inglés Allen, el hecho de haberse establecido con capitales esclusivamente *ingleses* i de no servir sino a la educacion católica *inglesa*, prueban que se trata de instituciones *concertadas* en Inglaterra.

No serian lójicos mis honorables colegas si pretendiesen que, por el hecho de ser *establecidas* esas instituciones *para funcionar en Francia*, habian perdido en absoluto el carácter orijinal de su nacionalidad, porque aplicando este criterio al caso de la Sociedad Anglo-chilena de Salitres i Ferrocarril de Tocopilla (reclamacion citada número 4) resultaria que, como esta Sociedad no tenia ni salitres ni ferrocarriles en la Gran Bretaña, sino en Chile, no habria podido ser formada en Inglaterra ni tener esta nacionalidad de orijen.

Hemos visto, por otra parte, que si bien es cierto, en el caso de *Daniel*, que las asociaciones reclamantes eran prohibidas por la lei inglesa, no pasaba lo mismo en el caso de *Long*, lo cual se esplica sencillamente por la circunstancia de que las primeras se hallaban dominadas por el espíritu anti-católico de la lejislacion de Inglaterra i Escocia, miéntras que las últimas se ajustaban a la lejislacion católica de Irlanda.

Sin embargo, uno i otro reclamo corrieron la misma suerte, por que la razon *determinante de su rechazo* dada por Lord Gifford, fué la de que tanto las asociaciones de la Inglaterra protestante como las de Irlanda católica, habian *buscado un país extraño donde establecerse* i así las unas como las otras habian tenido que someterse a las leyes i autoridades de su domicilio.

Fué esta circunstancia capital i común a los casos de *Daniel* i de *Long*, la que decidió de su rechazo i la negativa de la proteccion diplomática que demandaran.

No tiene, por último, importancia alguna para el punto en análisis, el distinto carácter legal de las *asociaciones* educacionistas, de las cuales tratamos, con la sociedad mercantil *anónima* de Tocopilla.

Esta última clase de sociedades, creacion del derecho moderno, no eran conocidas en el siglo XVII.

Pero, la diversidad de denominaciones legales no desnaturaliza tampoco el carácter ni la esencia de los hechos o de los pactos a los cuales se aplican.

No han demostrado mis honorables colegas que las asociaciones educacionistas representadas por *Daniel* o por *Long*, no tuviesen asidero dentro de la lejislacion inglesa del siglo XVII. I, éste era precisamente el campo señalado a su erudicion, si pretendian establecer que no habian podido ser creadas en *Inglaterra* ni en armonía con sus leyes.

Diffícil habria sido, por lo demas, esa demostracion, porque lo que hai de positivo i de cierto es la tésis contraria.

«*No puede ser disputada*, dice Floublanque, la capacidad de esas *corporaciones*, tan de antiguo reconocidas en Francia, para administrar sus bienes, i aun cuando ellas no hubieren sido instituidas con estricta sujecion a uno de los modos reconocidos por la lei inglesa, no por ello podrian negársele su caracter de (quasi corporations) casi corporaciones, *reconocido por esas leyes.*»

La misma vida legal tenian esas corporaciones en Francia a mérito de la aprobacion i de las letras patentes espedidas por el rei i registradas por el parlamento.

Por manera que, en resúmen, esas corporaciones válidamente creadas en Irlanda [caso de Long] tenian tambien existencia legal en Francia, con arreglo al edicto de 1749.

Su condicion podia equipararse, en consecuencia, en todos sus aspectos, con la de una sociedad anónima o en comandita, creada bajo el imperio de una lejislacion extranjera i establecida en Chile a virtud de la autorizacion concedida al Presidente de la República por el artículo 448 del Código de Comercio.

El árbitro infrascrito mantiene, en consecuencia, la integridad

de la aserciones contenidas en el voto disidente recaído en la reclamacion número 4, sobre las cuales le ha obligado a volver la tardía i equívoca rectificacion de sus honorables colegas.

Santiago, 6 de Marzo de 1896.—LUIS ALDUNATE.

Reclamacion N.º 76

DE WILLIAMSON, BALFOUR I CA. POR HAROLD
WAKEHAM, BARCA *CHÉPICA*

Santiago, — de Febrero de 1896.

Señor Ministro:

Creemos de nuestro deber participar a US. que el señor Luis Aldunate, miembro del Tribunal Arbitral Anglo-chileno que funciona actualmente en esta capital, ha rehusado firmar la sentencia recaída en 12 de Diciembre próximo pasado, en la reclamacion número 76 (barca *Chépica*), sentencia en la cual el Tribunal, por unanimidad de votos, se ha declarado incompetente para conocer de la espresada reclamacion. El señor Aldunate acepta la escepcion de incompetencia, pero se aparta de la mayoria en cuanto a algunos de los fundamentos con los cuales sostiene ella dicha escepcion; el árbitro de Chile rehusa igualmente firmar las sentencias recaídas en las reclamaciones números 75, 77, 79, 81, 85, 88, 89, 91, 92, 93 i 94.

El artículo V de la Covencion de 26 de Setiembre de 1893 prescribe espresamente que se firmarán los fallos por todos los miembros del Tribunal, lo que, segun nuestro sentir, importa lójicamente que la minoria está obligada a firmar las sentencias aun cuando difiera de la opinion de la mayoria; lo contrario conducirá a que el capricho de una minoria podia dejar sin efecto toda sentencia, por lo demas, es así como lo han entendido todos los tribunales arbitrales que han funcionado en los últimos tiempos.

Nuestra doctrina está no solo compartida por los tratadistas especiales en la materia, sino tambien consagrada en el artículo 23 del Proyecto de reglamento de procedimientos del arbitraje internacional propuesto por el Instituto de Derecho Internacional, que dice que la «sentencia arbitral deberá firmarse por todos i cada uno de los miembros del Tribunal Arbitral; si una minoria rehusara firmarla, se considerarán suficientes las firmas de la mayoría, agregándose la declaracion escrita de que la minoria rehusó firmar.»

Hemos juzgado conveniente comunicar a US. lo que precede porque consideramos que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 no ha sido respetada por el árbitro de Chile, i con el propósito de que US. se dé cuenta del por qué la firma del espresado árbitro no se encuentra al pié de las sentencias que vamos a ordenar se notifiquen i se publiquen.

Reiteramos a US. las seguridades de nuestra mas alta consideracion.—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—Al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Santiago, 13 de Febrero de 1896.—Señor Ministro: Ha tomado conocimiento el infrascrito del oficio dirigido a US. por los señores árbitros de Béljica i Gran Bretaña espresando que me he negado a suscribir, en desobedecimiento de lo estatuido en la cláusula V de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, los fallos recaidos en las reclamaciones números 76 i demas análogas.

Como me seria penoso calificar los hechos espuestos en ese oficio, prefiero que US. aprecie su exactitud en vista del contenido de los documentos que acompaño.

De estos documentos desprenderá US. que jamas me he negado a suscribir aquellos fallos sino que exijí, en primer término, que se insertaran en ellos los motivos especiales que decidian al infrascrito a acoger la declaracion de incompetencia del Tribunal, pero fundándola en razones enteramente diversas de las aceptadas por la mayoría.

Rechazada por los señores árbitros de Béljica i Gran Bretaña mi

primera peticion, me limité a exigir que se insertara, al final de aquellas resoluciones, la salvedad que contiene la fórmula trascrita en el documento acompañado con el número I.

Esta nueva peticion recibió un idéntico e inopinado rechazo que hará meditar a US. en la oportunidad con que han invocado mis honorables colegas, el *Proyecto de Reglamento de Procedimiento del Instituto de Derecho Internacional*.

Por lo demas, el infrascrito no tiene nada que añadir a las consideraciones espuestas en el voto especial que tambien acompaño, recaido en el caso de la barca *Chépica* i aplicable a todas las demas análogas.

La lectura de este último documento probará acaso a US. que no han faltado motivos al árbitro de Chile para estimar que la resolucion dictada por la mayoria de sus honorables colegas en este reclamo, pudiera prestarse a ser interpretada como la base de una futura jestion diplomática ántes que como un fallo de jueces árbitros.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a US las seguridades de mi distinguida consideracion.—LUIS ALDUNATE.—Al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

[COPIA]

Santiago, 3 de Febrero de 1896.—Mui señor nuestro i estimado colega: Rogamos a Ud. se sirva agregar la firma de Ud. a las sentencias recaídas en las reclamaciones *Chépica* i demas que versan sobre detencion de buques británicos i que estan redactadas desde mediados de Diciembre último; estas reclamaciones se fallaron el 12 de Diciembre i es urgente notificar las sentencias a los agentes de ámbos Gobiernos.

Sírvase señor i estimado colega, aceptar las seguridades de nuestra mas distinguida consideracion.—[Firmado].—CAMILLE JANSSEN.—ALFRED ST. JOHN.—Al señor LUIS ALDUNATE, árbitro de Chile en el Tribunal Arbitral Anglo-chileno. ✍

(COPIA)

Vina del Mar, 5 de Febrero de 1896.—Estimados señores colegas: Me invitan Uds. en su atenta comunicacion oficial de 3 del corriente a suscribir las sentencias recaídas en la reclamacion de la barca *Chépica* i demas análogas.

Recuerdan Uds. que esa sentencia fué dictada en 12 de Diciembre último i que es urgente notificarla a los interesados.

Ignoraba cuál fuera la fecha que lleva ese fallo redactado por Uds. en mi disentimiento.

No puedo tampoco apreciar el carácter de urgencia que Uds. atribuyen a su notificacion.

Pero, en todo caso, me permito hacer presente a Uds. que no he sido parte a causar el menor retardo en la terminacion de ese negocio.

Concurriendo con Uds. en la declaracion de incompetencia que forma la parte resolutive del fallo, tuve el sentimiento de disentir radicalmente de la respetable opinion de Uds. sobre los fundamentos de nuestra comun resolucion.

Me fué, por lo tanto, necesario redactar los que sustentaban mis opiniones.

Pude esperar que no tuvieran Uds. inconveniente para incorporar al testo mismo del fallo comun, los motivos especiales que, por mi parte, le habian determinado.

Rehusaron Uds. acordarme el honor de suscribir un fallo que contuviese la espresion de mis opiniones personales, por mas que ellas no afectaren sino mi propia responsabilidad.

I, en tal situacion, me vi en el caso de dar cuerpo a esas opiniones en un voto especial i separado, como si se tratara de un caso comun de disentimiento, en el cual arribáramos a distintas *declaraciones resolutivas*.

En este estado las cosas, propuse a Uds. extra-oficialmente solucionar la dificultad, redactando la parte resolutive del fallo en los siguientes términos:

«Por estos fundamentos los señores árbitros de Béljica i de la

Gran Bretaña, se declaran incompetentes para conocer de esta reclamacion.

«El árbitro de Chile concurre tambien a la parte resolutive del presente fallo pero por los distintos fundamentos que consigna en voto especial i separado que habrá de considerarse como parte integrante de la sentencia».

Me ha informado privadamente el señor secretario del Tribunal que tampoco aceptan Uds. esta fórmula i, a lo que entiendo, la comunicacion con la cual se han servido Uds. honrarme, tiene por objeto provocar una declaracion espresa que sirva de antecedente de las resoluciones que Uds. pudieran adoptar en este caso.

Anticipándome a satisfacer los propósitos de Uds. me veo en la imprescindible necesidad de declarar que no podria suscribir las sentencias a las cuales alude la comunicacion que contesto, si Uds. insistieran en negarme aun el derecho de estampar en la conclusion de esos fallos, la salvedad que contiene la fórmula propuesta.

Espero que esta categórica declaracion satisfaga al objeto del oficio de Uds. de 3 del que rije.

I, reiterando a Uds. los sentimientos de mi distinguida consideracion, me es grato repetirme.

Su atento servidor i colega.—[Firmado].—LUIS ALDUNATE.—A los señores CAMILLE JANSSEN i ALFRED ST. JOHN.

(COPIA)

Santiago, 6 de Febrero de 1896

Estimado señor i colega:

Su atenta del 5 del presente nos informa que usted considera que no podria suscribir las sentencias a las cuales alude nuestra anterior comunicacion, sin estampar en la conclusion de ellas, la salvedad que contiene la fórmula inserta en su favorecida, que nos ocupamos ahora de contestar.

Tenemos por verdad inconcusa que un voto especial no forma parte integrante de una sentencia, si bien puede ser una rectificación de los principios que ella contiene, formulada por el autor de dicho voto especial i que siendo la espresion de ideas de una minoría, no puede tener cabida en ella, porque, desechada por la mayoría, habia sido eliminada totalmente en la composicion del fallo.

Dado lo anterior, nos es sobremanera sensible no poder acceder a que se consigne en las sentencias, que son la resultante del acuerdo de la mayoría, algo que pudiera menoscabar el alcance i propósitos que la inspiraron. Sin embargo, con el propósito de deferir hasta donde nos fuese posible a los deseos manifestados por nuestro estimado colega, no hacemos la menor objecion a que se incorpore en la sentencia la salvedad que tenemos a la vista siempre que su última parte, en lugar de decir: «que habrá de considerarse como parte *integrante* de la sentencia», se diga: «que habrá de considerarse como parte *anexa* [u otra voz sinónima] de la sentencia»; pues así se salva el principio que hemos enunciado i se logra el que no aparezcan ni se publiquen las sentencias sin la opinion que usted ha sustentado en los acuerdos i que fué vencida por los votos de la mayoría del Tribunal.

Confiando en que usted hará justicia a los elevados móviles que nos impiden deferir en un todo a los deseos del honorable colega, a quien en tanto aprecio tenemos, aguardamos su última palabra sobre la materia.

Reiterando a usted los sentimientos de nuestra distinguida consideracion i nos es grato suscribirnos sus atentos colegas i SS. SS. —[Firmados].—CAMILLE JANSSEN.—ALFREDO ST. JON.—Al señor don Luis Aldunate, Ministro de Chile en el Tribunal Arbitral Anglo-chileno.

[COPIA]

Viña del Mar, 7 de Febrero de 1896.

Estimados señores colegas:

Lamento que sea una verdad tan inconcusa, en concepto de ustedes, que los votos especiales emitidos por los miembros en minoría de un Tribunal colegiado, no formen parte de la sentencia.

Tengo por indiscutible i elemental la proposicion contraria, a pesar de los respetos que me merece la opinion tan autorizada de ustedes.

Para formar *el todo* que constituye una sentencia, es indispensable que concurran *las partes*, o sea, las opiniones de mayoría i minoría que puedan dividir a un Tribunal.

Las unas *integran* o completan a las otras porque sin la concurrencia de ambas no hai fallo.

Si las opiniones en minoría de Tribunales colegiados no fueran parte, como ustedes lo quieren, de las sentencias, es evidente que se podria prescindir de ellas. En consecuencia, habrian podido ustedes, formando mayoría, fallar válidamente i sin mi concurrencia todos los reclamos presentados al Tribunal.

Otra regla i mui diversa es la que consigna el inciso 3.º artículo 5.º del pacto de 26 de Setiembre de 1893.

Me permito llamar mui especialmente la atencion de ustedes hacia la cláusula precitada, segun la cual no podrian producir efectos legales los fallos que no fueren suscritos por todos los miembros del Tribunal.

Fuera ocioso añadir que lo que es el sentido de las sentencias, lo determinan incuestionablemente las opiniones de mayoría. Esto que es de la esencia de toda resolucion de cuerpos colegiados, deberia ser parte a disipar los temores que ustedes parecen abrigar de que pueda menoscabarse o desvirtuarse la fuerza de sus resolucio-

nes por cuanto hai un voto especial contrario. Por mas que este voto complete o integre la sentencia, no puede, por cierto, debilitar ni atenuar su alcance.

Dando por terminada esta discusion, me es grato repetirme, una vez mas, mui A. i S. S. de Udes.

(Firmado) LUIS ALDUNATE.

A los señores Camille Janssen i Alfred St. John.





ACTAS

Reunidos hoi en la sala de despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores los señores don Camilo Janssen, don Luis Aldunate i don Lewis Joël, nombrados respectivamente por S. M. el Rei de los Belgas, por S. E. el Presidente de la República de Chile i por S. M. la Reina del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, para constituir el Tribunal Arbitral instituido por la Convencion Anglo-Chilena de 26 de Setiembre de 1893, quienes estimaron como suficiente, para los efectos de la verificacion de poderes, el testimonio de los señores don M. Sánchez Fontecilla, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile i de don Juan G. Kennedy, Ministro Residente de S. M. Británica, que estaba presente tambien, declararon instalado el Tribunal Arbitral Anglo-Chileno i acordaron reunirse el dia 24 del presente a las 2 P. M. en la sala del

Tribunal.—Santiago, 23 de Octubre de 1894.—M. SANCHEZ FONTECILLA.—CAMILO JANSSEN.—LEWIS JOËL.—LUIS ALDUNATE.—J. G. KENNEDY.—A. *Bascuñan S. M.*, secretario provisorio.

Acta de la primera sesion

EN OCTUBRE 24 DE 1894

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con asistencia de los honorables árbitros señores: Camilo Janssen, Lewis Joël, Luis Aldunate i del secretario provisorio que suscribe: despues de acordar depositar respectivamente los señores árbitros para su archivo en secretaría los documentos que acreditan su carácter de tales, se nombró por aclamacion al señor Janssen, árbitro por parte de su majestad el Rei de los Belgas, Presidente del Tribunal.

Se acordó dirigir comunicaciones al señor Ministro de Relaciones Exteriores i al señor Ministro Residente de Su Majestad Británica, participándoles para los efectos de los artículos 7.º i 10.º de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 que con esta fecha habia entrado el Tribunal en funciones.

Resolvióse que la oficina de la secretaría se organizara por ahora con un solo secretario i un oficial encargado del archivo, acordando recabar de S. E. el Presidente de la República el nombramiento de don Diego Armstrong para el primer cargo i de don Carlos Calmman para el segundo.

El señor árbitro de la Gran Bretaña sometió a la consideracion del Tribunal la idea de que se aceptara como Reglamento del Tribunal el que fué adoptado por el Tribunal Anglo-chileno de 1884 con algunas lijeras modificaciones.

El señor árbitro de Chile dijo que talvez el del Italo-Chileno de 1884 o el del reciente Tribunal Américo-chileno fuera mas conveniente.

El señor presidente espresó que no conocia el testo de estos reglamentos i que desearia imponerse de ellos antes de emitir juicio, para cuyo efecto propuso que se postergara todo debate sobre este asunto hasta la próxima sesion.—Quedó así acordado.

En virtud de lo manifestado por el secretario, el Tribunal acordó dirijirse a S. E. el Presidente de la República solicitando ordenara la entrega de tres mil pesos (\$ 3,000) a la secretaría para los gastos que ha orijinado i orijine la instalacion i servicio del tribunal, debiendo remitirse oportunamente las cuentas al Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Tribunal acordó delegar en su presidente la facultad de suscribir por sí solo las comunicaciones que de él emanen con la usual refrendacion del secretario.

Acordando reunirse nuevamente el viérnes 26 del presente a las 2 P. M. se levantó la sesion a las 3.30 P. M.

CAMILO JANSSEN
Presidente

Diego Amstrong
Secretario

Acta de la segunda sesion

DE 26 DE OCTUBRE DE 1894

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con asistencia del Honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros don Luis Aldunate i don Lewis Joël i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior, observando el señor Joël que él creia que pedir fondos al Gobierno de Chile para gastos era una imposicion hecha a este Gobierno, pero que él lo aceptaba porque así lo habia resuelto el Tribunal.

El señor presidente declaró, por su parte, que él consideraba correcto el procedimiento, sin perjuicio de que el Tribunal conociera las cuentas de gastos hechos tan pronto como el secretario pudiera presentarlas, i que convendria reservar al mismo Tribunal la fijacion de los gastos futuros. Quedó así acordado.

Se acordó que se hicieran dos actas de las sesiones, una en castellano i otra en ingles, que, por ahora, serian redactadas por el único secretario que habia nombrado el Tribunal, reservándose la redaccion del acta en ingles para el secretario ingles que se nombraria en el caso que el recargo de trabajo hiciera necesario este nombramiento.

Se acordó, asimismo, que, en todo caso, el acta en

castellano fuera la que hiciera fe de las resoluciones del Tribunal.

Se procedió en seguida a determinar los sueldos del secretario i del oficial archivero i traductor i se fijó el del primero en la suma de siete mil quinientos pesos anuales i de tres mil seiscientos el del segundo, reservándose el Tribunal la facultad de modificar dichos sueldos si el cambio sufriera notable alteracion.

El Tribunal entró en seguida en la discusion del Reglamento que debe dictar para sus procedimientos.

A indicacion del señor presidente se tomó por base de la discusion el Reglamento Italo-chileno de 1884, proponiendo algunas modificaciones, las que fueron desde luego aceptadas por el señor Aldunate.

El señor Joël dijo no estar preparado para entrar en el debate, pues no conocia suficientemente dicho Reglamento, i que, por otra parte, él había contemplado que el Tribunal por ser Anglo-chileno no habria tenido dificultad en aceptar el Reglamento que tuvo el Tribunal de 1884 i que se permitia proponer al señor Aldunate la aceptacion de este último para evitar mayor demora. El señor Aldunate contestó que sentia no poder complacer al señor Joël, pero que él habia combatido dicho Reglamento con razones poderosas, razones que hicieron fuerza a los comisionados de los Tribunales análogos que posteriormente se constituyeron i que el Reglamento Anglo-chileno no fué adoptado por ningun otro Tribunal miéntras que el Italo-chileno lo fué por el Tribunal Franco-chileno i por el Germano-chileno.

En esta virtud el señor Joël espresó que necesitaria un plazo breve para estudiar a fondo el Reglamento Italo-

chileno i que cuando estuviera preparado para la discusion daria de ello aviso al señor presidente a fin de que tuyiera a bien fijar el dia de una próxima sesion para debatirlo. Quedó asi acordado.

Con esto se levantó la sesion a las 4 10 P. M.

CAMILO JANSSEN
Presidente

Diego Armstrong
Secretario

Acta de la tercera sesion

DE 31 DE OCTUBRE DE 1894.

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros don Lewis Joël, don Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una comunicacion del ministro residente de Su Majestad Británica, señor Kennedy, en la cual acusa recibo de la nota en que este Tribunal le participa su instalacion i el nombramiento de presidente recaido en el señor Camilo Janssen. Se mandó archivar.

De dos comunicaciones del señor ministro de Relaciones Exteriores, la una acusa recibo de la nota en la que se le participó igualmente la instalacion del Tribunal i el nombramiento de presidente i la otra que transcribe los nombramientos de secretario i oficial por S. E. el Presidente de la República de los señores propuestos para dichos cargos por el Honorable Tribunal. Se mandaron archivar.

Se puso en discusion el proyecto de Reglamento i el señor Joël presentó uno redactado en ingles para la consideracion del Tribunal. Despues de oir su lectura, el señor Aldunate dijo que encontraba que el proyecto del señor Joël contenia muchas de las disposiciones del reglamento Italo-chileno de 1884, propuesto por él, pero que tambien habia en él otras que se separaban de éste en puntos de graves consecuencias i que, por consiguiente, tendria él que suscitar debate sobre ellas.

El señor presidente dijo que discutir sobre tabla un proyecto de Reglamento tal cual el presentado por el señor Joël llevaria a una prolongada discusion sin llegar a un resultado inmediato, pues si dicho proyecto aceptaba muchos de los principios del Reglamento propuesto por el señor Aldunate, como tambien algunas modificaciones anticipadas por el señor presidente, sin embargo el señor Joël, en su proyecto, introducía ciertas disposiciones sobre las cuales era indudable que habria diverjencias de opiniones; que proponia que se tratara el asunto en la próxima sesion para que los miembros del Tribunal pudieran tener oportunidad de leer siquiera el nuevo proyecto i hacer sus observaciones de una manera mas precisa i definitiva. Así se acordó. Se fijó la próxima sesion para el tres de Noviembre a las 2 P. M. i la presente se levantó a las 3.30 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la cuarta sesion

DE 3 DE NOVIEMBRE DE 1894.

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores Lewis Joël i don Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una nota del Ministerio de Relaciones Exteriores que trascribe una comunicacion de Mr. Kennedy, ministro residente de Su Majestad Británica, en la cual le participa que el Gobierno de Su Majestad Británica ha designado como ajente británico ante este Tribunal a don Federico W. Kerr.

Se mandó acusar recibo.

El señor presidente presentó en seguida un proyecto, escrito en frances, de Reglamento que cree armonizar en cuanto es posible, las opiniones vertidas por los señores árbitros británico i chileno.

Se dió lectura i fué aprobado dicho proyecto como Reglamento de Procedimientos del Tribunal Arbitral Anglo-chileno.

Se resolvió que el secretario hiciera una traduccion al castellano i otra al ingles, del proyecto presentado, las cuales remitirá para su aceptacion a los señores árbitros británico i chileno.

Verificado ésto, se pondria ello en conocimiento del señor presidente a fin de que tuviera éste a bien designar

dia para la próxima sesion, en la cual quedaria adoptado el testo definitivo de las reglas de Procedimientos del Tribunal.

Con esto se levantó la sesion a las 4 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la quinta sesion

EN 13 DE NOVIEMBRE DE 1894

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen i de los árbitros señores Lewis Joël i don Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió lectura al testo del proyecto de Reglamento en castellano i al testo del mismo en ingles.

El testo en castellano es como sigue:

ARTÍCULO I

Todo reclamante, su mandatario o representante legal deberá presentar al Tribunal Anglo-Chileno, dentro del Plazo prescrito por el artículo I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, un memorial acompañado de todos los documentos i piezas justificativas de su reclamacion.

Siempre que el reclamante juzgue útil producir prueba testimonial deberá indicar en el memorial o en pliego adjunto los hechos que se propone establecer por este medio, como así mismo, el nombre, apellido, profesion, nacionalidad i residencia de cada uno de los testigos de quienes piensa valerse. El Tribunal tendrá la facultad de autorizar, durante la secuela del juicio, la comprobacion de nuevos hechos i el exámen de nuevos testigos.

El memorial deberá presentarse por órgano de la Legacion de S. M. B. en Santiago o por el ajente designado en conformidad al artículo IV de la Convencion de Arbitraje.

En este último evento, se entenderán patrocinadas por la Legacion de S. M. B. todas las reclamaciones deducidas por el ajente de dicho Gobierno i cumplido, en esta forma, el requisito establecido en el párrafo 2.º, artículo I de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893

ART. II

El memorial i todos los documentos que se presentaren en apoyo de la reclamacion serán redactados en idioma castellano i acompañados de una fiel traduccion al ingles. En la misma forma se presentará la constestacion del Gobierno reclamado.

ART. III

El memorial deberá contener el nombre, apellido, profesion i residencia actual del reclamante; el lugar i el año de su nacimiento i el lugar de su residencia en la época en

que ocurrieron los hechos que dan origen a su reclamacion.

El memorial i su traduccion deberán presentarse impresos. Se depositarán en la secretaria doce ejemplares de cada una de dichas piezas.

ART. IV

El memorial indicará igualmente si el reclamante es súbdito ingles por nacimiento o por naturalizacion i consignará con especialidad los datos que exige el artículo III de la Convencion para apreciar el estado i carácter neutral del reclamante. Espresará asi mismo todo reclamante si tomó parte directa o indirectamente en la guerra civil que comenzó el 7 de Enero de 1891 i que terminó el 28 de Agosto del mismo año, o, si estuvo durante ese tiempo al servicio de cualquiera de las partes combatientes o recibió sueldo de alguna de ellas.

ART. V

Si se reclama a nombre de alguna sociedad que no tenga el carácter de anónima o de una firma social, el memorial deberá indicar el domicilio de la sociedad o de la firma, los nombres de todos los socios e interesados i espresará en cuanto sea posible, respecto de cada socio e interesado, las circunstancias especificadas en los precedentes artículos III i IV.

Cuando el reclamante no es la persona misma que sufrió el perjuicio, sino su mandatario o representante legal, deberán éstos justificar ademas su personería i su calidad de tales a satisfaccion del Tribunal.

ART. VI

El reclamante deberá declarar en el memorial si ha recibido alguna suma de dinero o compensacion a cuenta de su reclamo i de quién, i si su reclamacion ha sido anteriormente presentada ante cualquiera otro Tribunal.

ART. VII

El memorial deberá contener una esposicion detallada i clara del reclamo, es decir, su monto, el lugar i la fecha de los actos que le han dado oríjen, la especie, la cantidad i valor de la propiedad perdida, deteriorada o damnificada: todos los hechos i circunstancias que tengan relacion con la pérdida o perjuicios cuya indemnizacion se reclama, como tambien, en cuanto sea posible, los nombres, grados o empleos de las personas que ejecutaron los actos que han dado motivo al reclamo.

Si al reclamante se le dió algun recibo o declaracion por escrito, debe presentarlo, i en caso de no hacerlo, debe explicar el motivo que hace imposible su presentacion.

ART. VIII

El memorial deberá espresar con precision la suma reclamada, haciendo distincion entre capital e intereses e indicar la calidad de la moneda que representa el valor del perjuicio.

ART. IX

El memorial debe ser abonado con juramento o declaracion solemne, por medio de la cual el reclamante confirme todos los hechos que ha aseverado.

Esta declaracion será recibida i legalizada por un funcionario diplomático o consular, o en su defecto por la autoridad local competente.

ART. X

Presentado que sea el memorial, se otorgará recibo por Secretaria al agente que lo hubiere presentado, se le anotará en seguida en el Registro Oficial de reclamaciones, certificará en el cuerpo del documento mismo la fecha de su presentacion i se le marcará con el número de orden correspondiente a aquel con el cual se le hubiere inscrito en el Registro.

Los secretarios, verificadas estas diligencias, notificarán el hecho de la presentacion del memorial al agente del Gobierno de Chile. Este último, dentro del plazo de treinta dias, contados desde esta notificacion, contestará, oponiendo todas las escepciones i peticiones que incumbiesen a su derecho, presentando todos los documentos que justifiquen sus afirmaciones o indicando las pruebas testimoniales que pudiera proponerse producir en su defensa.

La contestacion del Gobierno reclamado se notificará por los secretarios al agente del Gobierno británico, quien a su turno, dentro del plazo de treinta dias despues de

dicha notificacion, tendrá la facultad de replicar, de presentar nuevos documentos i nuevas peticiones e indicar las pruebas testimoniales contradictorias de las cuales deseara hacer uso i de suplir o rectificar las enunciaciones exigidas por los artículos precedentes.

La réplica será notificada por los secretarios al agente del Gobierno de Chile, quien, a su vez, dentro del plazo de treinta dias, tendrá la facultad de duplicar en las mismas condiciones.

La duplica se notificará por los secretarios al agente del Gobierno Británico.

En caso que el agente del Gobierno Británico renunciara a la facultad contenida en el inciso 3.º de este mismo art., lo notificará al agente del Gobierno Chileno, por órgano de los secretarios i, en tal evento no tendrá tampoco este último la facultad que le acuerda el inciso anterior.

ART. XI

Toda vez que hubiere de recibirse prueba testimonial, la parte que la ofrezca deberá precisar los hechos que se propone justificar por este medio e indicar los nombres, domicilio, profesion i nacionalidad de los testigos de quienes piensa valerse. Será imprescindible la indicacion de la residencia de los testigos.

El exámen de los testigos se hará ante el Tribunal mismo, siempre que las circunstancias lo permitan.

Si por cualquier inconveniente grave, calificado por el Tribunal, no fuere posible recibir la prueba en estas condiciones, resolverá éste, en cada caso concreto, como deberán evacuarse los interrogatorios, designando, al

efecto, los funcionarios que hayan de recibir las declaraciones.

Los agentes o sus delegados podran presenciar el examen de los testigos i contrainterrogarles. El testigo declarará bajo juramento o declaracion solemne, i deberá previamente espresar si tiene interes en la reclamacion, si es deudo, acreedor o socio del reclamante, si es empleado del Gobierno de Chile o lo hubiere sido en la época en que ocurrieron los hechos que dan oríjen a la reclamacion i si tomó parte, directa o indirectamente, en la guerra civil de 1891.

ART. XII

Hecha la última notificacion prescrita por el art. X o vencido el término de prueba, sea que se hayan practicado las dilijencias probatorias o que las partes interesadas hubieran omitido evacuarlas en los plazos prefijados; los secretarios inscribirán la reclamacion en la tabla en que se anoten las que estan en estado de ser sometidas a la resolucion del Tribunal.

El Tribunal fijará la audiencia en que deba oirse a las partes, i los secretarios notificaran esta resolucion, dentro de las cuarenta i ocho horas, a los agentes de ámbos Gobiernos. Entre la fecha de esta notificacion i la que se fijare para la audiencia. debe trascurrir un plazo que no baje de diez dias.

El Tribunal despues de haber oido las alegaciones de las partes, podrá pronunciar sentencia si conceptúa que no ha menester de mayores esclarecimientos que los que existen en autos. En caso contrario, podrá ordenar, de

oficio o a petición de cualquiera de los agentes de ámbos Gobiernos, que se practiquen las nuevas diligencias que juzgue necesarias, fijando su naturaleza i su forma de ejecución.

ART. XIII

Los agentes, los secretarios, el relator i los abogados designados por los agentes en conformidad a los arts. IV i V de la Convencion, serán los únicos que puedan asistir a las sesiones del Tribunal, i en ningun caso persona alguna podrá asistir a sus acuerdos.

ART. XIV

Los secretarios, ademas del Registro mencionado en el art X, llevarán un libro en el cual anoten un extracto de las trasmitaciones de cada expediente, otro en el que se copien las sentencias i un tercero en que transcribirán las actas de las sesiones.

El extracto de los procedimientos, los decretos, sentencias i las actas de las sesiones, se llevaran en castellano con una traduccion inglesa.

Terminadas que sean las tareas del Tribunal, los documentos escritos en castellano se entregaran al agente del Gobierno de Chile i los escritos en ingles al agente del Gobierno británico.

ART. XV

Los secretarios remitirán a los agentes una copia autorizada de cada providencia o resolución definitiva tan pronto como se pronuncien, i dichos agentes, por sí o por medio de persona espresamente delegada, podran inspeccionar los documentos de que necesiten, imponerse i sacar copias de ellos, previa autorizacion del Tribunal.

El Tribunal se reserva la facultad de ordenar o de permitir la publicacion de los documentos depositados en secretaria.

ART. XVI

El archivo estará a cargo de los secretarios a quienes les es prohibido permitir la salida de documento o libro alguno, sin previa autorizacion del Tribunal.

ART. XVII

El Tribunal se reserva la facultad de suprimir, modificar o adicionar las prescripciones contenidas en los arts. precedentes, si la esperiencia indicare la necesidad de hacerlo.

Podrá asimismo autorizar la rectificacion de errores de hecho en los cuales las partes pudieran haber incurrido de buena fé.

Fueron aprobados todos los artículos del proyecto i se mandó tener este como Reglamento definitivo de los procedimientos del Tribunal.

Se ordenó asimismo su impresion colocando el testo en

ingles al lado del artículo correspondiente del testo castellano.

Se fijó para la próxima sesion el dia 16 de Noviembre a las 2 P. M.

Con esto se levantó la sesion a las 3.30 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente,

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la sesta sesion

16 DE NOVIEMBRE DE 1894

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen i de los señores árbitros Lewis Joël i don Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Presentado por el secretario el testo impreso del Reglamento de Procedimientos del Tribunal, se acordó que se tuviera este como testo oficial de dicho Reglamento i que se remitiera un ejemplar al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, i otro al señor ministro residente de Su Majestad Británica en Santiago.

Se acordó que la próxima sesion tuviera lugar el 27 de

Diciembre a las 2 P. M. para dar tiempo a que se presentaran los memoriales de los reclamantes i sus contestaciones, i con esto se levantó la presente a las 3.30 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la sétima sesion

NOVIEMBRE 24 DE 1894

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Lewis Joël i don Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

El señor Aldunate espresó que habiendo sabido por el secretario que la secretaría iba a tramitar las reclamaciones sin que el Tribunal pusiera las providencias de estilo, era de su deber exigir que ello constara de una resolucion espresa del Tribunal, pues consideraba que esto era desviarse del procedimiento usual. Además, si tal se hiciera no le veia alcance ni significado al artículo I del Reglamento.

El señor Janssen contestó que el artículo X del Reglamento era mui claro i perentorio i que radicaba en el secretario, que era el ministro de fè del Tribunal, las jestioness para que las partes respectivas tuvieran conocimiento de los escritos reglamentarios que cada una de ellas presen-

tara. Que él ignoraba cuales eran las reglas de procedimientos en Chile, pero que la Convencion de 26 de Setiembre de 1893 ha encargado al Tribunal Arbitral que establezca el procedimiento que tenga a bien i que en la jeneralidad de los tribunales europeos jamás un juez, i ménos un cuerpo colegiado de justicia, dicta providencias para enviar los escritos de una de las partes a la otra, que eso es incumbencia del ministro de fé o secretario. Que en cuanto a que esto esterilizaba lo dispuesto en el artículo I, no lo pensaba así, pues su alcance no era otro sino que el Gobierno reclamado tomara, desde el principio, conocimiento de los hechos que se iban a comprobar i de los testigos de que el reclamante pensaba valerse, con el fin de que pueda preparar su defensa; que esto se alcanzaba con el conocimiento que diera al demandado el secretario.

El señor Joël concordó con la opinion emitida por el señor presidente.

El señor Aldunate replicó que como ya lo habia dicho, siendo este sistema contrario a la lejislacion procesal chilena i asi mismo diversa al que los tribunales análogos de 1894 habian adoptado, no podia asentir en ello sin una resolucion espresa del Tribunal, i que ya que la mayoría se habia pronunciado, no tenia mas que decir, a no ser, que quedara esclarecido que, con el procedimiento adoptado las cuestiones previas no alcanzarian resolucion sino cuando el Tribunal se pronunciara sobre el fondo de las reclamaciones,

El señor Janssen contestó que el testo del artículo X del Reglamento adoptado el 16 de Noviembre es, en cuanto a la tramitacion de los escritos, idéntico al equi-

valente de los reglamentos de 1884. A virtud de los términos de estos reglamentos los secretarios son los encargados de notificar a las partes los escritos i documentos que se presentaren sin que se prescriba la intervencion del Tribunal.

En cuanto a los autos preparatorios e interlocutorios no pueden necesariamente recaer sobre los diversos incidentes sino cuando la tramitacion prescrita por el Reglamento se haya terminado i que las reclamaciones perfectamente ordenadas se presenten al Tribunal Arbitral en estado de ser examinadas en su fondo como en su forma.

Se dió por terminado el debate, debiendo dejarse constancia en el acta de las opiniones emitidas.

El señor Presidente espresó que se habia omitido recaer el nombramiento de oficial de sala i portero del Tribunal, puesto que habia desempeñado hasta aqui don Ricardo Blest, i que hacia indicacion para que se hiciera la propuesta al Gobierno a fin de que tuviera a bien nombrar a Blest en el carácter espresado, asignándole un sueldo de cincuenta pesos (\$ 50) mensuales.--Quedó aprobada la indicacion.

Con esto se levantó la sesion a las 3.15 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la octava sesion

DICIEMBRE 27 DE 1894

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen i de los señores árbitros Lewis Joël i don Luis Aldunate, i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una nota del Ministerio de Relaciones Exteriores en la cual se comunica que S. E. el Presidente de la República ha nombrado ajente por parte de Chile ante el Tribunal a don Marcial A. Martinez F. Se mandó acusar recibo.

No habiendo otra cosa de que tratar, como no se hubiere presentado reclamacion alguna, hasta la fecha, se acordó que la próxima sesion tendria lugar cuando el Presidente viese la necesidad de que el Tribunal se reuniera.

Se levantó la sesion a las 3 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

En 19 de Mayo de 1895 se reunieron el señor presidente i el señor árbitro de Chile i se dió cuenta por el secretario que el señor árbitro británico no podia asistir a la sesion de hoi, para la que habia sido citado, conjun-

tamente con los demas miembros del Tribunal, por un accidente que habia sufrido que quizas le obligaria a guardar cama por algun tiempo.

El señor Presidente i el señor árbitro de Chile lamentaron el incidente i acordaron postergar las reuniones del Tribunal hasta que el señor presidente citara nuevamente a ellas.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Arsmtrong,
Secretario.

Acta de la novena sesion

AGOSTO 16 DE 1895.

Se abrió la sesion a las 2 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se dió por aprobada el acta de la sesion anterior indicando el señor presidente que se dejara constancia, en la presente acta, que no concurría a la aprobacion de aquella, por haber dejado de pertenecer al Tribunal, el señor Joël que habia asistido a la sesion a que ella se refiere.

Se dió cuenta de una nota del señor ministro de Relaciones Exteriores que espresa haber recibido del señor encargado de negocios de Su Majestad Británica una comunicacion informándole que el Gobierno de Su Ma-

jestad ha tenido a bien aceptar la renuncia del señor Joël de su cargo de árbitro británico ante el Tribunal i ha nombrado para reemplazarle al señor St. John. Se acordó contestar la nota espresando la complacencia con que el Tribunal recibe al nuevo miembro.

Se leyó una comunicacion del ex-árbitro señor Joël que al anunciar la aceptacion de la renuncia de su cargo espresa el sentimiento con que se aleja de un cuerpo al que le era tan grato pertenecer por las relevantes cualidades de sus demas miembros. Se acordó contestar correspondiendo los mismos sentimientos.

De una nota del Ministerio de Relaciones Exteriores que comunica el nombramiento de Agustin Feliú para oficial de Sala i portero del Tribunal. Se acordó acusar recibo.

El secretario participó al Tribunal que habian concurrido a la Secretaria el 24 de Abril los señores agentes británico i de Chile i se habia levantado un acta que espresaba el número de reclamaciones que hasta dicho dia 24 de Abril inclusive se habian presentado ante el Tribunal indicando su número de órden, el nombre del reclamante i su cuantia. Dicha acta fué suscrita por ámbos agentes i autorizada por el secretario. Se mandó archivar.

Se dió cuenta por el secretario que de las 101 reclamaciones presentadas, solo 10 ingresaron hasta el 1.º de Abril, 8 desde esta fecha hasta el 10 del mismo i las 83 restantes desde el 10 al 24 del espresado Abril, que habia solo 9 duplicadas, 36 replicadas, 28 contestadas i 28 para contestar. Que el reclamante de la núm. 11 habia renunciado a la réplica i que el de la núm. 37 se habia desistido de la reclamacion.

De una nota del señor agente británico fecha 24 de Abril del presente año, remitiendo una serie de documentos referentes a 18 reclamaciones que se habian enviado a la Legacion de Su Majestad en Santiago, pero que no habian sido formuladas debidamente. Se acordó devolver al señor agente dichos documentos, pues, no habiendo respecto de ellos reclamaciones deducidas ante el Tribunal en el tiempo oportuno, no tenia para qué tomarlos en consideracion el Tribunal en conformidad al art. 1.º del Reglamento. El señor árbitro británico al dar su voto que no podia diferir, dijo, del de sus colegas, a virtud de lo dispuesto por el artículo citado del Reglamento espresó que esto no importaba, por su parte, estorbar las jestioness que pudieran su Gobierno i el agente británico ejercitar para obtener que el Tribunal conozca tambien de estas reclamaciones.

De cinco notas de fechas 4 de Mayo, 6 de Mayo, 2 de Julio, 27 de Julio i 9 de Agosto de 1895, del mismo señor agente con las cuales remite 9 reclamaciones con sus documentos i solicitudes que a pesar de haber sido presentadas despues del tiempo que fija la Convencion sean ellas admitidas, pues, razones independientes de la voluntad de los interesados les habia estorbado hacerlas llegar oportunamente.

El Tribunal resolvió, en conformidad a lo prescrito por el art. I inc. 2.º de la Convencion ya citada, que no podian admitirse i que se devolvieran al señor agente británico. El señor árbitro británico dijo que al dar su voto concordante con el de sus colegas del Tribunal, pues, era conforme con los términos de la Convención de Setiembre de 1893, no era su pensamiento inhibir al Gobierno

para comunicar al Tribunal que el Gobierno de Chile habia designado a los señores Manuel Ejidio Ballesteros i Gaspar Toro como abogados de la defensa i rogaba al Tribunal tuviera a bien reconocer dichos señores en ese carácter. El Tribunal aceptó la comunicacion.

El señor presidente dijo haber examinado las cuentas i documentacion de la inversion de los fondos i como apareciera la necesidad de un nuevo suministro hacia indicacion para que se solicitara del Supremo Gobierno una nueva suma de dos mil quinientos pesos (\$ 2,500). Así se acordó.

El presidente hizo indicacion para que se pusieran en tabla para el 28 de Agosto, término mas cercano que permiten los plazos prefijados por el Reglamento, las nueve causas que estaban en estado de relacion. Fué aprobado.

El señor presidente propuso igualmente que el Tribunal señalara los días Lunes, Miércoles i Viérnes de cada semana a la 1.30 P. M. para oír la relacion de las causas. Aceptada esta proposicion se levantó la sesion a las 3.15 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

El secretario dió cuenta de que el recargo de trabajo de la secretaria hacia indispensable el nombramiento de un empleado que auxiliara al prosecretario. El Tribunal aceptó la indicacion i acordó recabar del Supremo Gobierno el nombramiento de don Belisario 2.º Henríquez para oficial 1.º del Tribunal con la asignacion de doscientos pesos (\$ 200) mensuales.

Se procedió en seguida con la presencia de los señores agentes británico i de Chile i de sus abogados a hacer relacion de la reclamacion núm. 1 de don W. Perkins i despues de oidos los alegatos de los letrados, el Tribunal dejó la causa en acuerdo.

El Tribunal en vista de los deseos concordantes de las partes designó la audiencia del viérnes 30 para oir las reclamaciones núms. 2 i 4.

Con esto se levantó la sesion a las 4. 40 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la undécima sesion

AGOSTO 30 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable señor presidente señor Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Compton i de la *Compañía Anglo-chilena de Salitres i Ferrocarriles* respectivamente, quedando ellas en acuerdo, después de los alegatos de las partes.

Se levantó la sesión a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario

Acta de la duodécima sesión

SETIEMBRE 2 DE 1895

Se abrió la sesión a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable Presidente señor Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesión anterior.

El secretario presentó la sentencia del proceso Soto y manifestó que para obtenerse el proceso que se había acordado solicitar del Supremo Gobierno, habría menester de no ménos de un mes, i que, en vista de esto, aguardaba las órdenes del tribunal para gestionar la remisión del expediente. El señor presidente dijo que tomarían conocimiento de la sentencia los miembros del Tribunal para decidir si todavía era necesario el proceso. El señor árbitro de Chile dijo que basta que se hubiera indicado la conveniencia de estudiar el proceso para que se buscara medio de proporcionársele, e indicaba que el secre-

Se procedió a la relacion de las reclamaciones números 3 i 4 i oidos los alegatos de las partes, quedaron en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la décimacuarta sesion

SETIEMBRE 6 DE 1895

Se abrió la sesion a las 2.30 P. M. con la asistencia del honorable Presidente señor Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. Jhon i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se hizo relacion de la reclamacion número 5 i oidos los alegatos de las partes, quedó en acuerdo.

El Excmo. Tribunal acordó dejar la reclamacion número 6 para la audiencia del miércoles 11 del presente en razon de ser semejante con la número 12 que debe oirse en la audiencia de aquel dia.

Se levantó la sesion a las 4.15 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

conjuntamente de la 6 i 12, por haberlo ordenado el Excmo. Tribunal a virtud de acuerdo de ámbas partes, i, oidos los alegatos, quedaron en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la décimaséptima sesion

SETIEMBRE 23 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable señor presidente Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una solicitud del señor ajente de Chile pidiendo se suspendan los efectos de las providencias de prueba de 16 de Setiembre decretadas en las reclamaciones núms. 4 i 8, mientras el Excmo. Tribunal no se pronuncie sobre el artículo prévio que tiene deducido en ellas sobre incompetencia del Tribunal. El Tribunal declaró sin lugar esta solicitud mandando rejir los autos aludidos.

Se dió cuenta por el secretario de haberse dirigido al señor Juez de Iquique la carta por secretaria ordenada por el Excmo. Tribunal, en la reclamacion núm. 8.

De un telegrama de Sidney dirigido al Excmo. Tribunal

Se aprobó el acta de la sesion anterior

Se dió cuenta de una solicitud del ajente de Chile en la reclamacion núm. 8 pidiendo que se despache carta por secretaria al señor juez letrado de Iquique insertando un escrito que presenta que contiene la designacion de la persona a quien nombra en esa ciudad para intervenir en la prueba que debe rendirse allá i el nombre de los testigos que por su parte presentará. El Tribunal accedió a la peticion i ordenó se dirijiera la carta correspondiente.

De un escrito en que se evacua un traslado conferido en la reclamacion núm. 18. El Tribunal proveyó: a sus antecedentes.

De una presentacion del ajente británico en que manifiesta la diverjencia que hai en el art. IV del Reglamento entre el testo castellano i el ingles i pide una resolucion sobre el particular. El Tribunal comunicó traslado al ajente de Chile.

Se hizo relacion de las causas 28, 14 i 30 las que quedaron en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

diarias, i que, asimismo, el secretario fijaria la tabla para los dias de audiencia.

El ajente británico solicitó se postergara la vista de la reclamacion núm. 13 fijada para esta audiencia por no haberle llegado aún, talvez por atraso de correo el certificado de nacionalidad del reclamante, anunciado por telégrafo. El Tribunal, en vista de la conformidad del ajente de Chile, accedió a la peticion, agregando, que, para lo futuro, no se acordaria la suspension de la relacion de causa alguna fijada en la tabla para dia determinado por razon de inasistencia de abogado.

Se levantó la sesion a las 4 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la vijésima sesion

SETIEMBRE 30 DE 1895 I DE LAS AUDIENCIAS DEL 1.º I 2
DE OCTUBRE

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable presidente Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

El Excmo. Tribunal acordó, a indicacion del señor presidente, fijar en mil pesos la retribucion única que debe

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de haberse presentado dos reclamaciones sueco-noruegas. Se acordó que se les diera la tramitacion de estilo.

El Tribunal resolvió negativamente la solicitud del agente británico, en la que pedia se acordaran nuevos plazos para producir documentos de nacionalidad.

Se hizo la relacion de las reclamaciones núms, 18, 26, 31 i 47, las que quedaron en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la vijésima segunda sesion

OCTUBRE 7 DE 1895.

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable presidente Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

El secretario presentó el sumario, levantado en Iquique en 1891, para averiguar la responsabilidad del coronel Soto en el incendio de 19 de Febrero del mismo año. Dicho sumario ha sido remitido al Tribunal por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Se hizo relacion de las causas núms. 13 i 32, las que quedaron en acuerdo.

El Tribunal pasó a ocuparse de acuerdos i se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN.

Presidente.

Diego Armstrong,

Secretario.

Acta de la vijésima cuarta sesion

OCTUBRE 14 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable señor presidente Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de algunas presentaciones del ajente británico acompañando documentos para que se agregaran a varias reclamaciones; el Tribunal ordenó se agregaran a sus antecedentes con citacion.

El Tribunal, haciendo uso de la facultad que le otorga el artículo VII de la Convencion de 26 de Setiembre de 1893, acordó prorrogar por seis meses sus funciones, a contar del 24 de Octubre del presente año, en vista de que por motivo de la tardía presentacion de las reclamaciones que, segun consta del acta de 16 de Agosto solo ingresaron 10 hasta el 1.º de Abril, 8 desde esta fecha

Acta de la vijésima quinta sesion

OCTUBRE 18 DE 1895.

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con asistencia del honorable señor presidente Camilo Janssen i de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una solicitud del ajente británico en la cual pide al Tribunal se le tenga por desistido de la reclamacion núm. 18, de don Jorje Crammer Kenrick, por varamiento forzado de la barca *Aino*; el Tribunal acordó proveerla oportunamente.

Se hizo la relacion de las reclamaciones núms. 19, 21 i 23; levantándose la sesion a las 5.30 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente,

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la vijésima sesta sesion

OCTUBRE 21 DE 1895.

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los honorables árbitros señores Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Acta de la vijésima séptima sesion

OCTUBRE 23 DE 1895.

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate, i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de dos solicitudes del ajente de Chile, en la primera de las cuales designa los testigos que presentará, por su parte, a declarar en Iquique en las causas núms. 23 i 24, i pide se envíe la carta correspondiente al señor juez de Iquique, participándole el hecho, i en la segunda, nombra al señor Ramon Coó para que se le tenga como su delegado i representante en la recepcion de pruebas en Iquique, no solo en las causas núms. 23 i 24, sino tambien en las otras reclamaciones en que se reciba prueba en la provincia de Tarapacá, i que se haga tambien saber esto al señor juez de Iquique. El Tribunal accedió a ámbas solicitudes i ordenó se dirijieran las cartas de estilo correspondientes por secretaria.

De dos presentaciones del ajente británico acompañando documentos que se refieren a diversas reclamaciones. El Tribunal ordenó se agregaran a sus respectivos antecedentes con citacion.

Acta de la vijésima novena sesion

OCTUBRE 25 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una solicitud verbal del ajente británico para que se suspenda la vista de la causa número 96, pues consideraba que no estaba comprendida en el acuerdo celebrado con el ajente de Chile, previa aceptacion del Tribunal, para que se hiciera relacion ese dia de todas las causas que tienen oríjen en el incendio de 19 de Febrero de 1891 en Iquique.

El tribunal accedió a la solicitud, ordenando se hiciera ésta por escrito.

Se hizo relacion de las causas números 29, 33, 35, 39, 45, 46, 50, 53, 62, 64, 65 i 99 i de la 55; las que quedaron en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario..

Su Majestad Británica participando que ha cesado en sus funciones i que entra a reemplazarle el coronel James Hayes Sadler.

Se mandó acusar recibo.

Se hizo relacion de la reclamacion núm. 34, i quedó en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5.15 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la trijésima segunda sesion

NOVIEMBRE 6 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M., con asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una peticion del ajente británico en la cual solicita se agreguen unos documentos que acompañan a la reclamacion número 78. El Tribunal ordenó así se hiciera con citacion.

Se dió cuenta tambien de una presentacion del ajente de Chile en la cual espresa que uno de los testigos que tiene ofrecido para comparecer ante el Exmo. Tribunal a declarar en las causas números 23 i 24 en prueba se halla

Acta de la trijésima cuarta sesion

NOVIEMBRE 18 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de una solicitud del ajente británico en que indica los nombres de los testigos que se presentaran a declarar por su parte en las reclamaciones números 49, 51 i 52 i solicita se envíen las cartas correspondientes a los jueces de Iquique i Copiapó para los efectos consiguientes; el Tribunal accedió a la solicitud con citacion. De otra solicitud del mismo ajente para acompañar diversas cartas i notas que se refieren a las reclamaciones sobre detencion de buques en Valparaiso suplicando se tomen en consideracion el dia de la vista de las referidas causas; el Tribunal las remitió a sus antecedentes con citacion.

De una solicitud del ajente de Chile pidiendo se fijara dia para que el Tribunal recibiera las declaraciones, ofrecidas en las reclamaciones números 23 i 24. El Tribunal fijó el lunes 25 del corriente a la 1 del dia.

El señor presidente espresó, en seguida, que a fin de evitar que hubiere de aguardarse por las partes las audiencias para presentar documentos, que muchas veces se referian a las causas de que en ese dia debiera hacerse relacion i así la otra parte no tener tiempo para imponerse

de buques, en tabla para esa audiencia, i cuya relacion, de comun acuerdo con el ajente de Chile, han convenido pedir se suspenda; solicita asimismo que el Tribunal ordene la traduccion de dichos documentos. El Tribunal accedió a que se suspendiera la relacion de la referencia, mandó agregar los documentos a sus antecedentes, comisionando al secretario para que hiciera la traduccion.

De otra solicitud del mismo ajente en que pide se designe alguna autoridad en Canchones para que tome declaraciones a testigos en las reclamaciones núms. 23, 24 i 25, pues no pueden bajar algunos a prestarlas ante el juez de Iquique designado por el Tribunal para dicho efecto. El Tribunal denegó la solicitud.

De un escrito del ajente de Chile en que pide no se tomen en cuenta las cartas dirijidas al señor Kennedy, traídas a última hora, en las reclamaciones núms. 76 i 78 sino se traen tambien las contestaciones que el señor Kennedy dió a ellas como asimismo copia del arreglo celebrado con el Gobierno de Chile respecto al buque *Chépica*, a que se hace referencia. El Tribunal accedió en todas sus partes a esta peticion.

Se hizo relacion de la causa núm. 56, habiéndose ántes presentado una solicitud del ajente británico en que espone que no entraba alegar i que se limitaba a solicitar se recibiera la causa a prueba. El abogado del ajente de Chile no estuvo presente; quedó en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 4.30 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Se hizo relacion de la causas núms. 100, 61, 71, 73, 79, 82, 83, 85, 86 i 89, las que quedaron en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Acta de la trijésima octava sesion

DICIEMBRE 10 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta de nueve solicitudes del ajente británico; en la 1.ª pide que se le mande entregar los espedientes de varias reclamaciones afinadas. El Tribunal la denegó, dejándole a salvo su derecho para pedir copia de los documentos de que hubiere menester; en la 2.ª, 3.ª i 4.ª pide se llamen como testigos a diversas personas que designa, para que depongan en las reclamaciones 61, 96 i 100; el Tribunal teniendo en vista el estado de las precitadas reclamaciones, decretó se agregaran las solicitudes a sus respectivos antecedentes; en la 5.ª i 6.ª designa testigos en la reclamacion número 56 i solicita del Tribunal su exámen; se accedió a ello; en la 7.ª i 8.ª pide prórroga del término

Tribunal se sirva arbitrar un medio para que se examine, en las mismas causas, al jeneral Holley, que por motivos de salud no puede salir de su casa; se fijó el martes próximo a la 1 P. M. para recibir la declaracion del testigo ofrecido i, a indicacion del árbitro de Chile, se designó al árbitro británico para que, actuando con el secretario, proceda a tomar su declaración al señor jeneral Holley en su casa-habitacion.

Se hizo relacion de la causa número 97, la que quedó en acuerdo, i se continuó el exámen de testigos en la reclamacion número 56, al que se dió remate á las 5.10 P. M., habiendo fijado el Tribunal la audiencia del martes 17 del corriente para que las partes aleguen verbalmente de bien probado en la espresada reclamacion.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.

Sesion trijésima novena

DICIEMBRE 13 DE 1895

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M., con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se hizo relacion de las reclamaciones números 1 i 2,

Se alegó de bien probado, solamente por parte del reclamante en la causa número 56, la que quedó en acuerdo.

Se levantó la sesion a las 4.30 P. M.

CAMILO JANSSEN

Presidente.

Diego Armstrong

Secretario.

Acta de la cuadrajésima primera sesion

DICIEMBRE 21 DE 1895.

Se abrió la sesion a la 1.30 P. M. con la asistencia del honorable presidente señor Camilo Janssen, de los señores árbitros Alfredo St. John i Luis Aldunate i del secretario que suscribe.

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se hizo el exámen de testigos presentados en la reclamacion núm. 100.

En seguida el Tribunal falló la reclamacion núm. 56 i acordó se publicara con la sentencia la prueba rendida.

Se acordó asimismo que la próxima sesion tendria lugar cuando el presidente viese la necesidad de que el Tribunal se reuniera.

Se levantó la sesion a las 5 P. M.

CAMILO JANSSEN,

Presidente.

Diego Armstrong,

Secretario.

Se dió cuenta de una solicitud del agente británico en la que pide se agregue a los antecedentes de la reclamación núm. 84 un certificado, que acaba de recibir de Europa, i que designa la cantidad de guano que entregó la barca *Belpore* en Hamburgo; asimismo de un escrito del agente de Chile pidiendo que no se tome en consideración por el Tribunal el espresado certificado. El Tribunal ordenó se agregara todo a sus antecedentes, contra el voto del señor árbitro de Chile.

El presidente espresó que habia examinado las cuentas que indican las cantidades mandadas entregar a la secretaria por el Ministerio de Relaciones Exteriores i los documentos presentados en descargo por el secretario, i habiéndolo encontrado todo conforme, hacia indicación para que se dieran por aprobadas dichas cuentas i descargos, que arrojan un saldo de quinientos tres pesos a favor de la Caja del Tribunal, lo que se pondria en conocimiento del Departamento de Relaciones Exteriores. Se dió por aprobada la indicación, i se dieron por terminadas las audiencias del Tribunal.

Se levantó la sesión a las 6 P. M., habiéndose hecho relación de las causas 49, 51, 52, 97 i 100.

CAMILO JANSSEN,
Presidente.

Diego Armstrong,
Secretario.



CUADRO SINTÉTICO
DE LAS RECLAMACIONES



al Tribunal Anglo-Chileno, con espresión de cargo al Gobierno de Chile.

NES INGLESAS

MONTO DE LA RECLAMACION			VALOR MANDADO P	
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES
8,800 00		8,800 00		
65,343 88	15,682 53	81.026 41	20,000 00	
2,000 00		2.000 00		
17,608 88	4.226 16	21,835 04	9,542 00	2,598 60
2,453 75	588 89	3.042 64		
47,333 33		47,333 33		
40,011 98	12,803 83	52.815 81		
16,864 00		16,864 00	11,900 00	2,856 00
20,655 33	4,957 30	25,612 63	8.109 45	
13,200 00	3,168 00	16,368 00	5.181 05	
12,000 00	2,880 00	14,880 00		
22,153 33		22,153 33		
28,462 66		28,462 66		
9.561 33	1.912 00	11,473 33		
23,206 66	5,569 60	28,776 26	13.650 00	489 12
35,182 16	8.443 71	43.625 87	14,704 16	
364.837 29	60,232 02	425,069 31	83.086 66	5,943 72

MONTO DE LA RECLAMACION			VALOR MANDADO	
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES
364.857 29	60,232 02	425.069 31	83,086 66	5,943 72
28,933 33	6.944 00	35,877 33	7.165 77	253 19
4,514 00	1,060 77	5.574 77		
24,572 00	5,713 00	30.285 00		
8,386 93	1.914 77	10,301 70		
21,213 83	4,978 16	26,191 99		
3,346 00	785 16	4,131 16		
6,273 33	1,409 38	7,682 71		
5,327 27	1,149 77	6,477 04	1,835 45	394 62
3,667 27	853 22	4,520 49		
3,220 00		3,220 00		
1.806 16	650 21	2,456 37	1,757 37	466 87
3,679 15	456 28	4,135 43		
15,967 77	3.668 33	19,636 10		
2.800 00		2,800 00		
30,000 00	8,400 00	38,400 00		
99,477 00	20,309 77	119.786 77		
4,108 00	955 10	5,063 10		
650.346 27	208,110 80	858,457 07		
6.430 00	1,543 20	7,973 20		
1,241 33		1,241 33		
1,352 00	324 48	1,676 48		
64,000 00	19,200 00	83,200 00		
1.355,498 93	348,658 42	1.704.157 35	93,845 25	7,058 40

MONTO DE LA RECLAMACION			VALOR MANDADO	
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES
1.355.498 93	348,658 42	1.704,157 35	93.845 25	7.058 40
2,033 33		2,033 33		
3,240 00		3,240 00		
3,796 66	911 19	4.707 85		
6,360 00	1.526 44	7,886 44		
79,914 71	19,179 55	99,094 26		
980 00	235 20	1.215 20		
29,345 66	6,801 88	36,147 54		
7,368 00	1,707 66	9.075 66		
12,273 50	3,461 13	15,734 63		
4,417 77		4,417 77		
13,306 66		13,306 66		
4,402 66		4,402 66		
19,580 00	4,699 10	24,279 10		
67,424 44	16.181 88	83,606 32		
4,667 05		4,667 05		
181 40	42 53	223 93		
3,333 33	800 00	4,133 33		
24.776 00	5,617 85	30,393 85		
132,000 32	37.896 32	169,896 64		
266,666 66	64,000 00	330.666 66		
66,666 66	16.000 00	82,666 66		
2.108,233 74	527,719 15	2.635.952 89	93,845 25	7,058 40

MONTÒ DE LA RECLAMACION			VALOR MANDADO P.		
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES	1
2.108,233 74	527,719 15	2.635,952 89	93,845 25	7,058 40	1
266,666 66		266,666 66			
8,000 00		8,000 00			
12,536 00	3,008 64	15,544 64			
5,180 95	1,243 42	6,424 37			
24,866 66		24,866 66			
10,067 66		10,067 66			
4,898 88	1.175 73	6,074 61			
3,920 00	940 80	4,860 80			
3,483 33	836 00	4,319 33			
4,775 10	1,146 24	5,921 34			
7,872 00	1,889 28	9,761 28			
9,894 44	2,372 26	12,256 70			
16,926 00	4,062 24	20,988 24			
9,540 66	2.289 75	11,830 41			
4.775 10	1,146 02	5,921 12			
11,420 44	2,740 90	14,161 34			
17,521 77	4.205 22	21.726 99			
3,544 66	850 71	4,395 37			
17,490 27	4,197 66	21,687 93			
5,668 66	1,359 47	7,028 13			
5.424 88	1,301 97	6,726 85			
2.562,697 86	562,485 46	3.125,183 32	93,845 25	7,058 40	100

MONTO DE LA RECLAMACION

VALOR MANDADO PAGAR

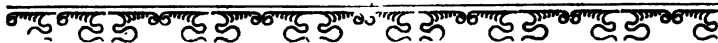
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES	TOTAL
2.562,697 86	562,485 46	3.125,183 32	93,845 25	7.058 40	100.903 65
9,006 66	2,161 59	11,168 25			
10,598 43	2,543 62	13,142 05			
13,186 66	3,164 98	16,351 64			
13,679 32	3,283 03	16,962 35	11,283 33	650 65	11.933 98
5,726 66	1,374 39	7.101 05			
14,526 66	3,486 39	18,013 05			
25,109 66	6,026 31	31,135 97	19,023 86	738 75	19,762 61
19,260 88	4,622 61	23,883 49			
4,778 10	1,146 74	5,924 84			
11.707 77	2.809 86	14,517 63			
31.127 44	7.470 58	38,598 02			
26,200 00	4,404 48	30.604 48			
22.672 66	5,441 43	28.114 09			
19.253 33	4.620 79	23,874 12			
6,186 66	1,484 79	7.671 45			
20,915 16	5,019 63	25.934 79			
41.866 66	13,397 33	55,263 99			
67.114 50	16,107 48	83,221 98			
17,929 63	4,303 11	22.232 74			
310,131 56	74.431 57	384,563 13	111,721 85	32,319 37	144,041 22
4,671 84	1,121 24	5,793 08			
3.258,348 10	730,907 41	3.989,255 51	235,874 29	40.767 17	276.641 46

NORUEGO-SUECAS

MONTO DE LA RECLAMACION			VALOR MANDADO PAGAR		
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES	TOTAL
29,807 50	7,153 80	36,961 30	15,305 66	3,351 93	18,657 59
19,466 00	4,671 84	24,137 84			
49,273 50	11,825 64	61,099 14	15,305 66	3,351 93	18,657 59

JENERAL

MONTO DE LA RECLAMACION			VALOR MANDADO PAGAR		
CAPITAL	INTERESES	TOTAL	CAPITAL	INTERESES	TOTAL
3.258.348 10	730,907 41	3.989,255 51	235,874 29	40.767 17	276,641 46
49,273 50	11,825 64	61,099 14	15,305 66	3,351 93	18,657 59
3,307.621 60	742.733 05	4.050,354 65	251,179 95	44,119 10	295.299 05



INDICE ANALITICO

DE LAS DIVERSAS MATERIAS TRATADAS EN ESTA OBRA.⁽¹⁾

A

ABBOT VAUGHAN.

Definicion de lo que es un *affdavit*. t. III, p. 67.

ABOGADO,

Facultad de ámbos gobiernos de designar abogado para la defensa oral o escrita ante el Tribunal arbitral. I, p. 11.

Se reconoce como abogados de Chile a los señores Manuel E. Ballesteros i Gaspar Toro. IV, p. 116.

ACTAS DE LAS SESIONES DEL TRIBUNAL ARBITRAL ANGLO-CHILENO.
IV, p. 91.

Sesion de 24 de Octubre de 1894. IV, p. 92.—Id. de 26 de id. IV, p. 94.—Id. de 31 de id. IV, p. 96.—Id. de 3 de Noviembre de id. IV, p. 98.—Id. de 13 de id. IV, p. 99.—Id. de 16 de id. IV, p. 108.—Id. de 24 de id. IV, p. 109.—Id. de 27 de Di-

(1) En este *Indice* se designa con número romano el tomo, i con cifra árabe la página respectiva.

La demora de un buque para cargar o descargar a causa del estado de guerra ¿es acto de guerra? III, p. 124, 143, 148, 153, 339.

La negativa para despachar un buque a puerto enemigo ¿es acto de guerra? III, p. 253, 504.

Véase: *Operacion de guerra*.

AFFIDAVIT.

Su naturaleza i su mérito en juicio. I, p. 104, 107, 559. 647,—III, p. 64, 66, 92, 317, 346.

AINO.

Reclamacion por pérdidas ocasionadas con el varamiento de este buque. IV, p. 677.

AJENTE.

Derecho de cada Gobierno para constituir uno ante el Tribunal. I. p. 11.

Derecho de inspeccionar documentos i de sacar traslados. I. p. 22.

Se reconoce a don Federico W. Kerr como ajente de S. M. B. ante el Tribunal arbitral. IV, p. 98.

Se reconoce a don Marcial A. Martinez de F. como ajente del Gobierno de Chile ante el mismo Tribunal. IV, p. 112.

ALBACEA.

Personeria de un albacea para estar en juicio ante el Tribunal. Recl. núm. 58, II, p. 735.—Recl. núm. 70, III, p. 142, 146, 151.

ALDBOROUGH.

Reclamacion núm. 68 por detencion de este buque. III, p. 121.

ALDUNATE LUIS.

Se le reconoce en su carácter de árbitro designado por el Gobierno de Chile. IV, p. 91.

ALUMBAGH.

Reclamacion núm. 79 por detencion de esta nave. III, p. 328,

BARNETT BARNETT.

Reclamacion núm. 11. I, p. 429.

BAYARD. [Secretario de Estado en el Gobierno de Estados Unidos].

Opinion del Gobierno americano sobre sociedades anónimas que funcionan en país extraño. I, p. 175.

Sobre reclamos hechos a Gobiernos extranjeros por infraccion de contratos. I, p. 588,667.—IV, p. 46.

BEDFORDSHIRE.

Reclamacion núm. 86 sobre detencion i perjuicios causados a esta nave. III, p. 445.

BELL CROWE ROBERTO.

Reclamacion núm. 78. III, p. 303.

BELL JOHNSTON

Reclamacion núm. 74. III, p. 203.

BELLO [A.]

Su doctrina sobre perjuicios causados por actos de guerra. I, p. 529,532.

Sobre interpretacion de tratados. III, p. 74.

Sobre restricciones comerciales. III, p. 75,103.

Sobre clausura de puertos. Reclamacion núm. 77. III, p. 221.

Derecho soberano de los Estados para constituir sus tribunales. III, p. 741.

BELPORE.

Reclamacion núm. 84 sobre cobro de falso flete. III, p. 399.

BETTELEY I C.^a

Reclamacion núm. 17. II, p. 500.

BEYNON I C.^a

Reclamacion núm. 90. III, p. 526.

BIRDSTON.

Reclamacion núm. 14 por detencion i daños causados a esta nave. I, p. 506.

BLACKSTONE [W].

Sobre *affidavits*. III, p. 67.

BLAINE [Secretario de Estado del Gobierno de Estados Unidos.]

Opinion del Gobierno americano sobre competencia en

Facultades del Tribunal arbitral. I. p. 392.

Véase: *Equidad*.

BOMBARDEO.

Obligacion de notificarlo a los neutrales. I, p. 529, 582, 707, 747, 758.—II. p. 60.

¿Fué bombardeada la plaza de Pisagua el día 3 de Febrero. de 1891? I, p. 757.

¿Lo fué la de Iquique el 19 de Febrero del mismo año? II. p. 63, 147.

BONFILS [H].

Su opinion sobre indemnizacion por perjuicios en líneas férreas i telegráficas. I, p. 149, 298.—II, p. 247.—III. p. 779.

Perjuicios ocasionados por una accion de guerra. I, p. 477.—II, p. 244, 405, 432.—III, p. 43, 643.

Sobre restricciones al comercio, III. p. 61, 263.

Facultades del beligerante. III, p. 411.

BRITISH AND EASTERN SHIPING COMPANY LIMITED.

Reclamacion núm. 68. III, p. 121.

BRITISH ARMY.

Reclamacion núm. 82 por detencion de esta nave. III, P. 365.

BRITISH SCEPTRE.

Reclamacion núm. 80 por detencion de esta nave. III, p. 339.

BROOKING, COMBER I C.^a

Reclamacion núm. 49. II, p. 537.

BROWN, JUAN I ALEJANDRO.

Reclamacion núm. 18. I, p. 677.

BUSSEY, JORJE FEDERICO.

Reclamacion núm. 57. II, p. 715.

C

CADWGAN.

Reclamacion núm. 69 por detencion de este buque. III, p. 131.

CLUB INGLES DE IQUIQUE.

Reclamacion núm. 64.—III, p. 38.

COLORADO NITRATE COMPANY.

Reclamacion núm. 48.—II, p. 524.

COMPAÑIA ANGLO-CHILENA DE FERROCARRIL I SALITRE LIMITADA.

Reclamacion núm. 4. —I, p. 129. Recl. núm. 5. I, p. 188.

COMPAÑIA DE ARAUCO LIMITADA.

Reclamacion núm. 7.—I, p. 251.

COMPAÑIA DE SALITRES COLORADO, LIMITADA.

Reclamacion núm. 43.—II, p. 445.

COMPAÑIA SALITRERA LIMITADA «SANTA RITA».

Reclamacion núm. 63.—III, p. 22.

COMPENSACION.

Obligacion del reclamante de esponer en el memorial si ha recibido compensacion, i consiguiente derecho de oponer esta escepcion. I, p. 18.

Se opone esta escepcion. III, p. 404, 428.

COMPETENCIA.

Se alega la escepcion de incompetencia por no estar el caso comprendido en la Convencion. I, p. 44, 190, 196, 202, 256, 266, 281, 544. 552. —II, p. 83, 184, 191, 364, 370, 379, 385, 621, 623, 625, 718, 736, 751, 762, 771 777, 788.—III, p. 58, 69, 86, 96, 123, 135, 237, 267, 297, 308, 313, 322, 333. —IV, p. 69.—IV. p. 16, 62.

Se alega la escepcion de incompetencia por falta de comprobacion de la nacionalidad. I, p. 5, 44.

Incompetencia del Tribunal, por haber renunciado las reclamantes a recurrir a la via diplomática. —Recl. núm. 34. —II, p. 233, 256, 280. —Recl. núm. 100. III, p. 716, 739. 766.

Se acepta la incompetencia por no estar el acto comprobado en la Convencion. II, p. 385, 625. III. p. 237, 267, 297, 322.

COROLLA.

Reclamacion núm. 74 por detencion de esta nave. III,
p. 203.

CORRY JUAN.

Reclamacion núm. 77.—III. p. 293.

COSTAS JUDICIALES.

Se cobran al Gobierno de Chile.

Reclamacion núm. 10. I, p. 135.—Recl. núm. 32. II, 170.

CUADRO SINTÉTICO DE LAS RECLAMACIONES I SU MONTO. IV, p. I.

CUPICA.

Reclamacion núm. 75 sobre detencion de este buque. III,
p. 213.

CUSHING CALEB.

Le Traité de Washington. Citado. III, p. 32.

CHAMBERS WALTERIO J.

Reclamacion núm. 93. III, p. 589.

CHÉPICA.

Reclamacion núm. 76 por detencion de esta nave. III,
p. 250.

D

DALLOZ.

Doctrina sobre responsabilidad de los Gobiernos por perjuicios causados en una accion de guerra. I, p. 25, 386.

Sobre existencia extraterritorial de sociedades anónimas.
I, p. 143, 209, 288, 745.

Sobre legalizacion de documentos. I, p. 561.

Acerca de sobreestadias. III, p. 620.

DAVIDSON JONATAS.

Reclamacion núm. 66.—III, p. 56.

DAWSON JUAN.

Reclamacion núm. 65.—III, p. 49.

DECLARACION SOBRE LA LEI I LOS USOS DE LA GUERRA EN LA CONFERENCIA DE BRUSELAS DE 1874.

Véase: *Conferencia de Bruselas*.

DELSCEY.

Reclamacion núm. 71 por detencion de esta nave.—III, p. 161.

DEMOLOMBE.

Citado II, p. 298.

DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.

Aplicacion de sus reglas para llevar a efecto el cumplimiento de las sentencias. I, p. XII.

Leyes aplicables para la resolucion de una cuestion sobre flotelamento. I, p. 46, 52, 56, 76.

DESEMBARQUE FORZADO DE MERCADERIAS.

Reclamacion núm. 5 sobre perjuicios ocasionados con esta medida. I, p. 188. — Id. núm. 18.—I, p. 677.

DESISTIMIENTO.

Se desiste don Jorje Cranmer Kenrick de la reclamacion núm. 18. I, p. 692.—Id. Graham, Rowe i C^a. de su reclamacion núm. 37. II, p. 357.—Id. Weir i C.^a de la reclamacion núm. 54. II, p. 629.—Id. don Jorje Federico Bussey de la reclamacion núm. 57. II, p. 725.—Id. don Humberto Mamport Williams de la núm. 98. III, p. 687.

DESTRUCCION DE PROPIEDAD PARTICULAR.

Recl. núm. 4. I, p. 128.—Id. núm. 14. I, p. 506.—Id. núm. 18. I, p. 677.—Id. núm. 28. II, p. 91.—Id. núm. 34. II, p. 220.—Id. núm. 73. III, p. 190.—Id. núm. 86. III, p. 445.—Id. núm. 91. III, p. 540.—Id. núm. 96. III, p. 638.—Id. núm. 100. III, p. 699.

Véase: *Incendio, Saqueo*.

DETENCION FORZADA DE BUQUE.

Véase: *Estadia, Bloqueo*.

DICKIE D. M.

Reclamacion núm. 2 sobre falso flote.—I, p. 42

DOCUMENTOS.

Cuando deben ser presentados. I, p. XV, XX.—II, p. 379.—III, p. 265, 415.

Certificados para acreditar la propiedad de buques i nacionalidad de sus dueños. III, p. 224.

Documentos insuficientes. III, p. 404, 429.

Véase: *Legalizacion de documentos.—Affidavit.*

D. RICHARDSON I C.^a

Reclamacion núm. 52. II, p. 590.—Id. núm. 53. II, p. 608.

DUDLEY FIELD.

Citado en la sentencia de la reclamacion núm. 1.—I, p. 35, 126.—Id. de la reclamacion núm. 6. I, p. 247.—Id. de la núm. 11, I, p. 445.—Id. de la núm. 12. I, p. 486.—Id. de la núm. 19. I, p. 716.—Id. de la núm. 26. II, p. 70.—Id. de la núm. 29. II, p. 131, 152.—Id. de la núm. 31. II, p. 169.—Id. de la núm. 33. II, p. 217.—Id. de la núm. 35. II, p. 336.—Id. de la núm. 39. II, p. 398.—Id. de la 42. II, p. 442.—Id. de la 45. II, p. 479.—Id. de la 46. II, p. 496.—Id. de la 47. II, p. 523.—Id. de la 50. II, p. 581.—Id. de la 53. II, p. 617.—Id. de la 55. II, p. 651.—Id. de la 64. III, p. 47.—Id. de la 65. III, p. 54.

Su opinion sobre bloqueo. III, p. 378.

Su opinion sobre la existencia extraterritorial de las sociedades anónimas. I, p. 142.

DUNN JAMES EBENESER.

Reclamacion núm. 14.—I, p. 506.

DÚPLICA.

Plazo i forma en que debe ser evacuada. I, p. XX.

E

EASTCROFT.

Reclamacion núm. 70, por detencion de este buque. III, p. 140.

ECKERSLEY BULL, CARLOS HERALDO.

Reclamacion núm. 33. II, p. 205.

Detencion de buques por causa de bloqueo del puerto. Recl. núm. 72. III, p. 176.—Recl. núm. 73. III, p. 190.—Recl. núm. 80. III, p. 339.—Recl. núm. 81. III, p. 353.—Recl. núm. 82. III, p. 365.—Recl. núm. 83. III, p. 387.—Recl. núm. 86. III, p. 445.—Recl. núm. 90. III, p. 526.—Recl. núm. 92. III, p. 559.—Recl. núm. 93. III, p. 589.—Recl. núm. 94. III, p. 609.—Recl. núm. 95. III, p. 629.—Recl. núm. 101. III, p. 817.

Por no haberse cumplido un contrato de fletamento. Recl. 1.^a noruego-sueca. IV, p. 9.

Por falta de despacho para puertos ocupados por el enemigo. Recl. núm. 75. III, p. 213.—Recl. núm. 76. III, p. 250.—Recl. núm. 77. III, p. 293.—Recl. núm. 79. III, p. 328.—Recl. núm. 81. III, p. 353.—Recl. núm. 85. III, p. 434.—Recl. núm. 88. III, p. 501.—Recl. núm. 89. III, p. 515.—Recl. núm. 91. III, p. 540.—Recl. núm. 92. III, p. 559.—Recl. núm. 93. III, p. 589.—Recl. núm. 94. III, p. 609.

EVARTS.

Opinion del Gobierno americano sobre competencia en cuestiones que nacen de contratos celebrados con el Gobierno. I, p. 178.

EWING, PEDRO.

Reclamacion núm. 38. II, p. 358.

F

FAUCHILLE, (P.)

Su opinion sobre perjuicios ocasionados por un bloqueo. I, p. 519.—II, p. 181, 196.—III, p. 180.

Sobre lo que es un bloqueo. III, p. 260, 369, 535.

Derecho de bloquear los puertos enemigos en caso de guerra civil. III, p. 380.

FERNIE ENRIQUE.

Reclamacion núm. 92. III, p. 559.

FERROCARRIL.

Cobro de fletes i perjuicios. Recl. núm. 4. I, p. 128.—Id. de la núm. 7. I, p. 251.—Id. de la núm. 34. II, p. 220.—Id. de la núm. 100. III, p. 699.

FLETAMENTO.

Reclamacion núm. 2 en que se cobra el falso flete, por no haber cumplido el Gobierno de Chile un contrato de fletamento. I, p. 42.

Reclamacion núm. 15 sobre la misma materia. I, p. 539.—Recl. núm. 17. I, p. 632. Recl. núm. 84. III, p. 399.—Recl. núm. 87. III, p. 468.—Recl. núm. 92. III, p. 559.—Recl. núm. 1 noruego-sueca. IV, p. 9.—Recl. núm. 2 noruego-sueca. IV, p. 56.—Recl. núm. 94. III, p. 609.

Se sostiene la irresponsabilidad del Gobierno por tratarse de un contrato de fletamento, en que no es parte. III, p. 90, 101, 117, 127, 137, 157, 174. 188, 349, 584.

FLETE.

Cobro de pasajes i trasportes en ferrocarril.—Reclamacion núm. 7. I, p. 251.—Id. núm. 34. II, p. 220.

Cobro de pasaje en vapor. Recl. núm. 32. II, p. 170.

FOIGNET (R.)

Perjuicios inferidos a la propiedad privada en una accion de guerra. I, p. 476.—II, p. 246.—III, p. 720.

FUERZA MAYOR.

Escepcion fundada en este motivo. I, p. 47, 52, 66, 67, 549, 567, 581, 642, 661.—III, p. 90, 399, 427.—IV, p. 22, 63.

FUERZA PÚBLICA.

Facultad del Tribunal para requerirla. I, p. XII.

Véase. *Acto de guerra.*

FUNCK BRENTANO.

Su opinion sobre destruccion de la propiedad particular en una accion de guerra. II, p. 244.—III, p. 643.

G.

GAMBLES JUAN.

Reclamacion núm. 70. III, p. 140.

GARNETT CLARKE FEDERICO.

Reclamacion núm. 30. II, p. 135.

GRANVILLE [Lord.]

Instrucciones sobre responsabilidad del Gobierno alemán con respecto a daños causados a súbditos británicos en la guerra franco-alemana. I, p. 23.

Citado. II, p. 164.

GROCIO.

Su doctrina sobre la regla *Lex loci contractus*. I, p. 57.

GUELLE.

En qué consiste el bombardeo. II, p. 63.

Notificación previa del bombardeo. II, p. 65.

Formalidades de la requisición. II, p. 84.

Sobre ocupación de ferrocarriles. II, p. 315.

Sobre perjuicios causados en operaciones de guerra. III, p. 776.

GUERRA CIVIL.

¿Hai lugar a indemnización por perjuicios sufridos durante una guerra civil? I, p. 229, 625, 725.

Se declara que por el hecho de haberse constituido el Tribunal arbitral, queda reconocido el derecho a indemnización a favor de los neutrales. III, p. 799.

H

HALL [W. E.]

Citado en la sentencia de la reclamación núm. 1. I, p. 35, 37, 118. 126. 213, 445. —II, p. 132, 153, 169, 336, 400, 497, 523. —Id. en la núm. 6. I, p. 247. —Id. en la núm. 8. I, p. 342. —Id. en la núm. 12. I, p. 486. —Id. en la núm. 62. III, p. 19. —Id. en la núm. 75. III, p. 243. —Id. en la núm. 76. III, p. 276. —Id. en la núm. 77. III, p. 301, 337. 364. —Id. en la núm. 85. III, p. 444. —Id. en la núm. 88. III, p. 513. —Id. en la núm. 89. III, p. 524. —Id. en la núm. 91, III, p. 557. —Id. en la núm. 92. III, p. 587. —Id. en la núm. 93. III, p. 606. —Id. en la núm. 94. III, p. 626.

HOMICIDIO VOLUNTARIO.

Reclamacion por asesinato de la esposa del reclamante. II, p. 91.—Id. del marido i padre de los reclamantes. II, p. 760.

HORNBY CASTLE.

Reclamacion núm. 93 por detencion de este buque. III, p. 589.

HOSPEDAJE.

Cobro del hospedaje concedido a personas refugiadas a bordo de buques ingleses.—Recl. núm. 1. I, p. 506.—Recl. núm. 32. II, p. 170.—Recl. núm. 73. III, p. 192.—Recl. núm. 86. III, p. 445.

I

IDIOMA.

Deben ser presentados el memorial i documentos en castellano i traducidos al ingles. I. p. XVI.—Idioma en que debe llevarse el extracto de procedimientos. I, p. XXII.

INCENDIO.

Responsabilidad del Gobierno por el incendio de Iquique el 19 de Febrero de 1891. I. p. 10, 14, i sigtes.

Sentencia que declara irresponsable al Gobierno de Chile. I. p. 25.

Voto disidente del árbitro británico. I, p. 39.—Reclamacion núm. 6. I. p. 220.—Recl. núm. 12. I, p. 448.—Recl. núm. 19. I, p. 694.—Recl. núm. 26. II, p. 54.—Recl. núm. 29. II, p. 113.—Recl. núm. 30. II, p. 135.—Recl. núm. 33. II, p. 204.—Recl. núm. 35. II, p. 328.—Recl. núm. 39. II, p. 389.—Recl. núm. 42. II, p. 429.—Recl. núm. 45. II, p. 471.—Recl. núm. 46. II, p. 481.—Recl. núm. 50. II, p. 570.—Recl. núm. 53. II, p. 608.—Recl. núm. 62. III, p. 5.—Recl. núm. 64. III, p. 39.—Recl. núm. 65. III, p. 49. Recl. núm. 96. III, p. 638.—Recl. núm. 99. III, p. 689.

Responsabilidad del Gobierno de Chile por incendios i saqueos efectuados en Valparaiso en 28 de Febrero de 1891.—Reclamacion núm. 3. I, p. 92.—Recl. núm. 11. I, p. 429.—Recl. núm. 31. II, p. 156.—Recl. núm. 47. II, p. 500.—Recl. núm. 55. II, p. 631.

J.

JANSSEN CAMILO.

Se le reconoce como árbitro nombrado por S. M. el Rei de los Belgas. IV, p. 91.

Se le designa para presidente del Tribunal. IV, p. 92.

JAPP JUAN.

Reclamacion núm. 71. III, p. 161.

JEFFERY FRANK MATTHEWS.

Reclamacion núm. 41. II, p. 416.

JENKINS SAMUEL JORJE.

Reclamacion núm. 10. I, p. 395.

JOEL LEWIS,

Se le reconoce en el carácter de árbitro designado por S. M. B. IV, p. 90.

Se da cuenta de su inasistencia por el mal estado su salud. IV, p. 112.

Se da cuenta de haberle sido aceptada su renuncia del cargo de árbitro británico. IV, p. 113.

JOHN O'GAUNT.

Reclamacion núm. 89 sobre detencion de esta nave. III, p. 515.

JURAMENTO.

Obligacion de abonar el memorial por medio de juramento. I, p. XIX, 106.—II, p. 342, 345, 610.

K

KELLEY ROBERTO K.

Reclamacion núm. 79. III, p. 328.

KAMAROWSKY (L.)

Oríjen de los Tribunales internacionales. II, p. 285, 286.

LIBROS.

Debe llevarse uno de registro de procedimientos en la secretaría del Tribunal. I, p. XII.

Otros libros que debe llevar el secretario. I, p. XXII.

¿Pueden constituir prueba los asientos de los libros de los reclamantes? I, p. 735, 756.

LIEBER.

Véase: *Instrucciones para los Ejércitos de los Estados Unidos en campaña.*

LITIS-PENDENCIA.

Obligacion del reclamante de esponer en el memorial, si ha deducido su accion ante otro tribunal. I, p. XVIII.

Se opone esta escepcion en la reclamacion núm. 7. I, p. 258, 272, 284.—Id. a la núm. 15. I, p. 546, 555, 571.—Id. a la núm. 92. III, p. 563.

LOENING.

Sobre requisiciones. I. p. 347.

LONDON NITRATE COMPANY LIMITED.

Reclamacion núm. 22. I, p. 750.

M

MACAULAY [T. B.]

Citado. II, p. 684.

MAC QUEEN DONALD.

Reclamacion núm. 50. II, p. 570.

MAMPORT WILLIAMS HUMBERTO.

Reclamacion núm. 98. III, p. 680.

MANDATO.

Véase. *Personeria.*

Insuficiencia de poder, por defecto de otorgamiento. I, p. 146, 309, 312, 325, 400, 406, 421, 545, 552, 563, 636, 639, 680. 684, 688, 723, 730, 734, 742, 752, 755.—II, p. 7, 10, 25, 28, 33, 43, 45, 62, 139, 209, 211, 237, 260, 294, 431, 447, 452, 527, 530, 595, 609, 621, 623, 628, 752.—III, p. 28, 50, 58, 68, 86, 93, 123,

MEMORIAL.

Plazo i forma en que debe ser presentado el que contiene la reclamacion. I, p. XV.

Datos i antecedentes que debe contener el memorial. I, p. XVI.

Detalles que debe contener el memorial. I, p. XVIII.

Trámites siguientes a su presentacion. I, p. XIX.

Irregularidades del memorial. I. p. 5. 8, 44, 54. 63, 94. 100, 131, 145, 190, 195, 201, 259, 275. 308. 311, 324. 362, 368, 378, 399, 404, 415, 417, 433. 451, 455, 464. 493, 497, 513, 521, 546, 560, 594, 601. 614, 636, 639, 644. 680. 683. 686, 704, 705, 723. 742, 752.—II, p. 8, 9, 25, 28, 32, 44, 46. 56, 59. 61, 75, 79. 99, 119, 122, 139, 141. 145, 209, 212, 231, 251, 275. 329. 331, 364, 370, 403, 406. 430, 435, 464, 472. 484, 487, 527. 529, 531, 539, 543, 572, 574, 576, 594, 598, 609, 621. 622, 634, 718. 735, 753, 761, 768, 788.—III, p. 8, 11, 24. 28, 42, 58, 63, 87, 92. 123, 142, 146, 178, 252, 307, 341, 367, 371, 401, 448, 502, 528, 561, 612, 641, 659, 684, 713, 730, 754, 821, 824.

Se desecha la reclamacion por ineptitud del memorial. II, p. 469.

Véase. *Nacionalidad.*

MENOQUIO.

Interpretacion de los contratos por la aplicacion práctica de las partes. II, p. 318.

MERIGNAC [A.]

Aplicacion al arbitraje de los principios del Derecho Internacional. III, p. 242, 247, 274, 300, 336, 363, 443, 512, 523, 556, 586, 604, 625.

MICHELL HENRY JAMES.

Reclamacion núm, 36. II, p. 340.

MONEDAS.

Véase. *Especies metálicas.*

MONTAGUE (Bernard.)

Sobre requisiciones. I, p, 348.

NAVES INGLESAS.

Prueba de su propiedad, I, p. 562.—III, p. 421.

NEUTRALIDAD.

Necesidad de comprobar el carácter neutral del reclamante. I, p. X.—Recl. núm. 27. II, p. 78.

Escepcion fundada en no haberse mantenido el reclamante neutral en la contienda. II, p. 365, 372, 545, 552, 553, 601, 606.

NEW TAMARUGAL NITRATE COMPANY LIMITED.

Reclamacion núm. 20. I, p. 719.

NITRATE RAILWAYS COMPANY, LIMITED.

Reclamacion núm. 34. II, p. 220.

NITRATE PROVISION SUPPLY COMPANY LIMITED.

Reclamacion núm. 21. I, p. 739.

NORTH JEWEL.

Reclamacion núm. 42. II, p. 429.—Id. núm. 48. II, p. 524.

NOTARIO.

Facultades de los notarios ingleses. I, p. 744, 745.—II, p. 46, 260, 294.—III, p. 71, 317.

NOTIFICACION a los agentes de los respectivos Gobiernos de los escritos presentados al Tribunal. I, p. XIX.

De bombardeo. Véase. *Bombardeo*.

O

OAKHURST.

Reclamacion sobre cobro de falso flete del buque de este nombre. I, p. 539.

O'BRIEN DE BRUCE, ELENA.

Reclamacion núm. 31. II, p. 156.

núm. 19. I. p. 704, 705, 708.—Recl. núm. 32. II, p. 195, 503. 505, 735.—III, p. 42, 142, 641.

Se funda la escepcion en no ser el reclamante el verdadero damnificado. II, p. 720, 641.—III, p. 822, 825, 828.

Véase: *Mandato*.

PETTIE I C.^a

Reclamacion núm. 29. I, p. 113.

PHILLIMORE [R.]

Su opinion sobre sociedades que funcionan en pais extraño. I, p. 170, 334.—IV, p. 71, 76.

Sobre sentencias de Tribunales arbitrales. III, p. 244.

PIERCE WILLIAMS DAVID.

Reclamacion núm. 101. III, p. 817.

PLAZO.

Plazo para el funcionamiento del Tribunal Arbitral. I, p. XII.

Para la entrega de las sumas juzgadas a favor de los reclamantes. I, p. XIII.

Modificacion del plazo en que debe funcionar el Tribunal en caso de no ponerse de acuerdo en el nombramiento del tercero. I, p. XIV.

Plazo para la presentacion del memorial. I, p. XV.

Plazo para contestar las reclamaciones. I, p. XIX.—Id para replicar i duplicar. I, p. XX.

Para citar para la vista de la causa i para verla. I, p. XXI.

PRADIER-FODERÉ.

Su opinion sobre igualdad de derechos de extranjeros i nacionales. III, p. 117.

PRINCE AMADEO.

Reclamacion por falso flete i perjuicios ocasionados a esta nave. III, p. 303.

RECLAMACIONES.

Deben ser patrocinadas por la Legacion británica, I, p. XVI.

Reclamacion núm. 1. I, p. 1.—Recl. núm. 2. I, p. 42.—
Recl. núm. 3. I, p. 92.—Recl. núm. 4. I, p. 128.—Recl. núm.
5. I, p. 188.—Recl. núm. 6. I, p. 220.—Recl. núm. 7. I, p.
251.—Recl. núm. 8. I, p. 306.—Recl. núm. 9. I, p. 358.—Recl.
núm. 10. I, p. 395.—Recl. núm. 11. I, p. 429. Recl. núm. 12.
I, p. 448.—Recl. núm. 13. I, p. 491. Recl. núm. 14. I, p. 506.
—Recl. núm. 15. I, p. 539.—Recl. núm. 16. I, p. 591.—Recl.
núm. 17. I, p. 632.—Recl. núm. 18. I, p. 677.—Recl. núm. 19.
I, p. 694.—Recl. núm. 20. I, p. 719.—Recl. núm. 21. I, p. 739.
—Recl. núm. 22. I, p. 750.—Recl. núm. 23. II, p. 5.—Recl.
núm. 24. II, p. 22.—Recl. núm. 25. II, p. 41.—Recl. núm. 26.
II, p. 54.—Recl. núm. 27. II, p. 73.—Recl. núm. 28. II, p. 91.
—Recl. núm. 29. II, p. 113.—Recl. núm. 30. II, p. 135.—Recl.
núm. 31. II, p. 156.—Recl. núm. 32. II, p. 170.—Recl. núm.
33. II, p. 205.—Recl. núm. 34. II, p. 220.—Recl. núm. 35. II,
p. 328.—Recl. núm. 36. II, p. 340.—Recl. núm. 37. II, p. 354.
—Recl. núm. 38. II, p. 358.—Recl. núm. 39. II, p. 389. Recl.
núm. 40. II, p. 402.—Recl. núm. 41. II, p. 416.—Recl. núm.
42. II, p. 429.—Recl. núm. 43. II, p. 445.—Recl. núm. 44. II,
p. 460.—Recl. núm. 45. II, p. 471.—Recl. núm. 46. II, p. 480.
—Recl. núm. 47. II, p. 500.—Recl. núm. 48. II, p. 524.—Recl.
núm. 49. II, p. 537.—Recl. núm. 50. II, p. 570.—Recl. núm.
51. II, p. 583.—Recl. núm. 52. II, p. 590.—Recl. núm. 53. II,
p. 608.—Recl. núm. 54. II, p. 619.—Recl. núm. 55. II, p. 631.
—Recl. núm. 56. II, p. 658.—Recl. núm. 57. II, p. 715.—Recl.
núm. 58. II, p. 727.—Recl. núm. 59. II, p. 745.—Recl. núm.
60. II, p. 760.—Recl. núm. 61. II, p. 785.—Recl. núm. 62. III,
p. 5.—Recl. núm. 63. III, p. 22.—Recl. núm. 64. III, p. 39.—
Recl. núm. 65. III, p. 49.—Recl. núm. 66. III, p. 56.—Recl.
núm. 67. III, p. 84.—Recl. núm. 68. III, p. 121.—Recl. núm.
69. III, p. 131.—Recl. núm. 70. III, p. 140. Recl. núm. 71. III,
p. 161.—Recl. núm. 72. III, p. 176.—Recl. núm. 73. III, p.
190.—Recl. núm. 74. III, p. 203.—Recl. núm. 75. III, p. 213.—
Recl. núm. 76. III, p. 250.—Recl. núm. 77. III, p. 293.—Recl.
núm. 78. III, p. 303.—Recl. núm. 79. III, p. 328.—Recl. núm.
80. III, p. 339.—Recl. núm. 81. III, p. 353. Recl. núm. 82.

—Recl. núm. 52. II, p. 590.—Recl. núm. 57. II, p. 715.—Recl. núm. 63. III. p. 22.—Recl. núm. 97. III p. 656.

De sacos vacíos para formar trincheras. Recl. núm. 96. III, p. 638.

De alojamiento para tropas u oficiales I. p. 335, 395.

De armas. Recl. núm. 13. I, p. 491.

Véase: *Hospedaje*.

Responsabilidad del Estado por actos de funcionarios subalternos. I, p. 263, 277, 293.—II, p. 8, 11, 19, 26, 29.—III, p. 26. 30.

Responsabilidad por actos de los soldados. II, p. 88, 91, 241, 340, 402. 417, 444, 460.

Véase: *Saqueos, Incendios*.

REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL. I. p. 126. 391, 445.
—II, p. 641.—III, p. 117.

RIQUELME (A.)

Su opinión sobre perjuicios ocasionados por actos de guerra. I, p. 529, 533.

ROER PEDRO HERNAN.

Reclamación núm. 2 noruego-sueca. IV, p. 56.

ROJAS VIUDA DE THOMPSON, ZOILA.

Reclamación núm. 45. II, p. 471.

ROME TOMAS.

Reclamación núm. 84. III, p. 399.

ROSARIO NITRATE COMPANY LIMITED.

Reclamación núm. 8 sobre requisición. I, p. 306.

ROSS GUILLERMO E. R.

Reclamación núm. 83. III, p. 387.

ROUARD DE CARD.

Destrucción de propiedad particular en una acción de guerra. II, p. 308.

Sobre ocupación de ferrocarriles. II, p. 314.

SAQUEO.

Responsabilidad del Gobierno de Chile por saqueos efectuados en Valparaíso el 28 de Agosto de 1891. Recl. núm. 3. I, p. 62.—Recl. núm. 11, I, p. 429.—Recl. núm. 31, II, p. 156.—Recl. núm. 47, II, p. 500.—Recl. núm. 55, II, p. 631.—Id. por saqueos en Miramar. Recl. núm. 9, I, p. 358.—Recl. núm. 10, I, p. 395.—Recl. núm. 16, I, p. 591.—Recl. núm. 28, II, p. 91.

Saqueo de la oficina *La Palma*. Recl. núm. 20, I, p. 719.

Saqueo en Santiago. Recl. núm. 56, II, p. 653.

Robos hechos por soldados. Véase: *Responsabilidad por actos de soldados*.

Saqueo de la oficina *Buen Retiro*. Recl. núm. 36, II, p. 340.—Recl. núm. 40, II, p. 402.—Recl. núm. 41, II, p. 416.—Recl. núm. 43, II, p. 445.

Saqueo en la Estación Central. [Tarapacá]. Recl. núm. 44, II, p. 460.

SKOMVOER.

Reclamación 1.^a noruego-sueca sobre falso flete de esta nave. IV, p. 9.

SCOTTISH MINSTREL.

Reclamación núm. 83 por detención de esta nave. III, p. 387.

SECRETARIA.

Manera de nombrar secretario, relator i oficiales del Tribunal. I, p. XII.

Tiene a su cargo el archivo del Tribunal. I, p. XXIII.

Se designa a don Diego Armstrong para secretario del Tribunal, i a don Carlos Calmman para oficial archivero. IV, p. 92.

Se propone para oficial de sala a don Ricardo Blesl. IV, p. 111.

Se propone para oficial de sala a don Agustín Feliú. IV, p. 114.

Se propone para oficial 1.^o a don Belisario 2.^o Henriquez. IV, p. 119.

Véase: *Libros*.

59. II, p. 757.—Id. de la núm. 60. II, p. 782.—Id. de la núm.
61. II, p. 789.—Id. de la núm. 62. III, p. 14.—Id. de la núm.
63. III, p. 35.—Id. de la núm. 64. III, p. 44.—Id. de la núm.
65. III, p. 52.—Id. de la núm. 66. III, p. 80.—Id. de la núm.
67. III, p. 117.—Id. de la núm. 68. III, p. 127.—Id. de la núm.
69. III, p. 136.—Id. de la núm. 70. III, p. 157.—Id. de la núm.
71. III, p. 169.—Id. de la núm. 72. III, p. 186.—Id. de la núm.
73. III, p. 200.—Id. de la núm. 74. III, p. 210.—Id. de la núm.
75. III, p. 237.—Id. de la núm. 76. III, p. 267.—Id. de la núm.
77. III, p. 297.—Id. de la núm. 78. III, p. 322.—Id. de la núm.
79. III, p. 333.—Id. de la núm. 80. III, p. 349.—Id. de la núm.
81. III, p. 359.—Id. de la núm. 82. III, p. 382.—Id. de la núm.
83. III, p. 395.—Id. de la núm. 84. III, p. 417.—Id. de la
núm. 85. III, p. 440.—Id. de la núm. 86. III, p. 461.—Id. de
la núm. 87. III, p. 477.—Id. de la núm. 88. III, p. 508.—Id.
de la núm. 89. III, p. 520.—Id. de la núm. 90. III, p. 536.—
Id. de la núm. 91. III, p. 552.—Id. de la núm. 92. III, p.
578.—Id. de la núm. 93. III, p. 600.—Id. de la núm. 94. III,
p. 621.—Id. de la núm. 95. III, p. 634.—Id. de la núm. 96.
III, p. 652.—Id. de la núm. 97. III, p. 677.—Id. de la núm. 99.
III, p. 695.—Id. de la núm. 100. III, p. 788.—Id. de la núm. 101.
III, p. 824.—Id. de la núm. 1.^a noruego-sueca. IV, p. 28.—Id.
de la 2.^a noruego-sueca. IV, p. 66.

Autoridad de sentencias pronunciadas por otros tribuna-
les internacionales. I, p. 413, 424, 613, 630.

Sentencias en que se ha producido dispersion de votos.
Recl. núm. 49. II, p. 547.—Recl. núm. 52. II, p. 602.

Véase: *Firma, Votos disidentes.*

SHIELDS PATRICIO.

Reclamacion núm. 58. II, p. 727.

SIMPSON HELLON DANIEL.

Reclamacion núm. 85. III, p. 434.

SMITH HATFIELD JUAN.

Reclamacion núm. 91. III, p. 540.

SMITH I SERVICE.

Reclamacion núm. 32. II, p. 170.

STUART.

Reclamacion núm. 17 sobre falso flete del buque de este nombre. I, p. 632.

SURVILLE ET ARTUYS.

Doctrina sobre nacionalidad de las sociedades anónimas. I, p. 144, 208.—III, p. 737, 760.

Sobre legalizacion de documentos. I, p. 320.

Leyes procesales de aplicacion ante el Tribunal arbitral. II, p. 299.

SUSTRACCION DE MERCADERIAS.

Reclamacion núm. 27. II, p. 73.—Recl. núm. 28. II, p. 91.—Recl. núm. 96. III, p. 638.

Véase: *Saqueo*.

SUTCLIFFE J. A.

Reclamacion de su viuda e hijos núm. 60. II, p. 760.

T

TACHAS.

Puntos sobre que deben declarar los testigos. I, p. XXI.

Inhabilidad de los testigos por ser dependientes del que los presenta. II, p. 239, 262, 297, 432, 434, 438.

Inhabilidad de los testigos por tener interes en la causa. II, p. 343, 345, 347, 404, 408, 411, 504, 508, 573, 575, 576.

TALISMAN.

Reclamacion núm. 81 por detencion de esta nave. III, p. 353.

TESTA CARLOS.

Su doctrina sobre embargo o *arrêt de prince*. III, p. 275, 300, 336, 512, 523, 556, 586, 605, 625.

TESTIGOS.

Condiciones para la prueba testimonial. I, p. XVI, XX.

Forma como debe proponerse i recibirse. I, p. XX.

Tachas sobre que deben declarar los testigos. I, p. XX.

Mérito de los testimonios recojidos ántes del juicio.

I, p. 12.

Oríjen de los Tribunales internacionales. II, 257, 285.

Acta de Instalacion del Tribunal. IV, p. 91.

Véase: *Competencia*.

Sesiones del Tribunal:

Acta de la 1.ª sesion. IV, p. 92.—Id. de la 2.ª IV, p. 94.—
Id. de la 3.ª IV, p. 96.—Id. de la 4.ª IV, p. 98.—Id. de la 5.ª
IV, p. 99.—Id. de la 6.ª IV, p. 108.—Id. de la 7.ª IV, p. 109.—
Id. de la 8.ª IV, p. 112.—Id. de la 9.ª IV, p. 113.—Id. de la
10.ª IV, p. 118.—Id. de la 11.ª IV, p. 119.—Id. de la 12.ª IV, p. 121.
—Id. de la 13.ª IV, p. 122.—Id. de la 14.ª IV, p. 123.—Id. de la
15.ª IV, p. 124.—Id. de la 16.ª IV, p. 124.—Id. de la 17.ª IV, p.
125.—Id. de la 18.ª IV, p. 126.—Id. de la 19.ª IV, p. 128.—Id. de
la 20.ª IV, p. 129.—Id. de la 21.ª IV, p. 130.—Id. de la 22.ª IV, p.
131.—Id. de la 23.ª IV, p. 132.—Id. de la 24.ª IV, p. 133.—Id.
de la 25.ª IV, p. 135.—Id. de la 26.ª IV, p. 135.—Id. de la 27.ª
IV, p. 137.—Id. de la 28.ª IV, p. 138.—Id. de la 29.ª IV, p. 139.—
Id. de la 30.ª IV, p. 140.—Id. de la 31.ª IV, p. 140.—Id. de la
32.ª IV, p. 141.—Id. de la 33.ª IV, p. 142.—Id. de la 34.ª IV, p.
143.—Id. de la 35.ª IV, p. 144.—Id. de la 36.ª IV, p. 146.—Id. de
la 37.ª IV, p. 146.—Id. de la 38.ª IV, p. 147.—Id. de la 39.ª IV, p.
149.—Id. de la 40.ª IV, p. 150.—Id. de la 41.ª IV, p. 151.—Id.
de la 42.ª IV, p. 152.—Id. de la 43.ª IV, p. 152.

El Tribunal acepta la comision de fallar las reclamacio-
nes noruego-suecas.—IV, p. 128.

Acuerda prorrogar sus funciones por seis meses. IV, p.
133.

El Tribunal pone término a sus funciones. IV, p. 153.

Facultades del Tribunal Arbitral.

Véase: *Equidad*.

Véase: *Arbitraje, Convencion, Reglamento, Competencia*.

TRIBUNAL ARBITRAL DE JINEBRA.

Su resolucion sobre perjuicios indirectos. I. p. 60.

TRINIDAD.

Reclamacion 71 por detencion de este buque. III, p. 161.

TUCKWELL JUAN.

Reclamacion núm. 62. III, p. 5.

p. 551.—Id. del árbitro británico en la id. II, p. 552.—Id. del árbitro chileno en la id. II, p. 553.—Id. del árbitro belga en la recl. núm. 52. II, p. 605.—Id. del árbitro británico en la id. II, p. 606.—Id. del árbitro chileno en la id. II, p. 607.—Voto de los árbitros belga i británico sobre la firma de algunas sentencias. III, p. 244.—Id. del árbitro chileno en la recl. núm. 76, sobre incompetencia del Tribunal. III, p. 277.—Id. del mismo sobre incompetencia i falta de mérito del documento en que se apoya la sentencia. III, p. 429.—Id. del mismo sobre incompetencia del Tribunal, i razones para desechar la recl. núm. 87. III, p. 488.—Id. del árbitro de Chile sobre incompetencia del Tribunal para conocer de la recl. núm. 100. III, p. 803.—Id. del árbitro de Chile sobre incompetencia del Tribunal i razones para rechazar la recl. núm. 1 noruego-sueca. IV, p. 44.—Observaciones de los señores árbitros belga i británicos acerca del voto especial emitido por el árbitro chileno en la sentencia de la recl. núm. 4. IV, p. 71.—Refutacion que hace el árbitro chileno de las observaciones precedentes. IV, p. 75.

W

WAKEHAM HAROLD.

Reclamacion núm. 76. III, p. 250. - Id. núm. 88. III, p. 501.
—Id. núm. 95. III, p. 629.

WALLACETOWN.

Reclamacion núm. 85 sobre detencion de esta nave. III,
p. 434.

WATSON ENRIQUE.

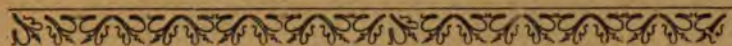
Reclamacion núm. 16. I, p. 591.

WATSON JAMES JONATHAN.

Reclamacion núm. 12. I, p. 448.

WEIR I CA.

Reclamacion núm. 54. II, p. 619.



INDICE DEL TOMO CUARTO

	Pájs.
Convencion Arbitral entre la República de Chile i S. M. el Rei de Suecia i Noruega	5
Reclamacion Noruego-Sueca núm. 1 de Jorje Christiano Knudsen	9
Id. id. núm. 2 de Pedro Hernan Roer	56
APÉNDICE.—Observaciones de los señores árbitros belga i británico acerca del voto especial emitido por el árbitro chileno en la sentencia de la reclamacion núm. 4 i refu- tacion de este último a dichas observaciones.—Nota de los señores árbitros belga i británico al señor Minis- tro de Relaciones Exteriores comunicándole la nega- tiva del árbitro chileno para firmar la sentencia de la Reclamacion núm. 76 i otras, i comunicacion de este último al mismo señor Ministro esplicando su proce- der	71
Actas	90
Cuadro sintético de las reclamaciones	I
Indice analítico de las diversas materias tratadas en esta obra	XV





